

Mit
DVD!

Eisenbahn
JOURNAL

Februar
2016

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E ISSN 0720-051 X
Deutschland € 7,40
Österr. € 8,15 • Schweiz Sfr 14,80 Belg.
Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 •
Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finnl. € 10,90 •
Dänemark DKK 84,00



**Tour
"de Ruhr"
mit der
Baureihe 225**

Laufzeit:
37 Minuten
Plus:
Filmausschnitte
und Trailer von
RioGrande-
Filmen



INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

LESERWAHL: GOLDENES GLEIS

Ihre Top-Neuheiten



Mit Preisen im Wert von 6000 Euro

BAUREIHE 225 Ihre härtesten Jahre

Einsatzgeschichte »eins null drei«

Zeitreise Usingen 1983

Anlagenporträt DB-Knotenbahnhof in N

Bier-Serie Rangierparadies Brauerei



www.donnerbuechse.com

- ➔ Neuware aller führenden Hersteller
- ➔ Märklin Spur 1 Premiumhändler
- ➔ Spurweiten von 1 bis Z
- ➔ Zubehör • Fertiggelände
- ➔ Große Auswahl an Autos H0/N
- ➔ Ihr TT-Spezialist in NRW
- ➔ An- und Verkauf von Modellbahnen

Spur TT Limited Edition ©

ab sofort exklusiv bei uns im Shop bestellbar



Wagen 1 • Silberling BPw4nf • Ep. III • Handmuster © TILLIG

Bestell-Nr. 501436 • Spur TT ➔
lieferbar

Set
€ 159,-
UVP



Wagen 2 • Silberling ABn 703 • Ep. III • Handmuster © TILLIG



Wagen 3 • Silberling Bn 719 • Ep. III • Handmuster © TILLIG

Bestell-Nr. 501441-1 • Spur TT ➔
lieferbar

€ 74,50
UVP



Wagen 1 • Basis • WR 135 • SBB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell © TILLIG

Bestell-Nr. 501441-2 • Spur TT ➔
lieferbar

€ 64,50
UVP



Wagen 2 • Basis • WR 132 • ÖBB • Ep. IV • Handmuster • Freelance Modell © TILLIG

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654

Öffnungszeiten: Mo., Di., Mi., Fr., Sa. 10:00–18:30 Uhr • Do. 15:00–21:00 Uhr

Unser Gebrauchtwarenladen schließt 30 Minuten früher

18

**Drei Dekaden Dauerlauf
und ein ewiges Finale**
Zur Einsatzgeschichte des
DB-Klassikers 103



36

TITELTHEMA: Ihre härtesten Jahre
Am Ende ihrer Karriere wurde der
Baureihe 225 zwischen Rhein und
Lenne alles abverlangt



42

Zeitreise: Usingen 1983
Bundesbahn pur zwischen
morbidem Charme und
latenter Tristesse



72

Serie Hopfen, Malz & Eisenbahn:
Folge 7: Micro-Brauerei
Eine Kleinstrauberei im Modell
am Beispiel des Kegelbräu zu Altaich

58

Anlagenporträt: Filigraner Knoten
11. Modellbauwettbewerb, Folge 18

68

Anlage mit Kleingarten
Schrebergärten mit Detailreichtum

80

Schlammige Schweineställe
Fischteiche als Modell-Ruhepol

84

Geländer für viele Zwecke
An Modellstraßen und -wegen

88

Helfer überm Gleis
Ein Überladekran im Modell

92

DAS GOLDENE GLEIS
In 18 Kategorien stehen die Modelle des Jahres 2015 zur Leserwahl – mitmachen und gewinnen!

Rubriken

- 12** Kurzgekuppelt
- 16** 20 Fragen
- 34** Momente
- 50** Klassik-Rezension
- 52** Modell-Neuheiten
- 97** Gewinnspiel-Sieger
- 98** Händler, Börsen, Mini-Markt
- 106** Vorschau und Impressum

**Titelfoto: Voll gefordert vor schwerem
Brammenzug:
225 023 und eine
Schwesterlok
vor der Kokerei
Prosper in Bottrop-
Welheim (2009).**
FOTO: MALTE
WERNING

Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – **VGB-BÜCHER** BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



Die Höllentalbahn und Dreiseenbahn

Die Höllentalbahn und die Dreiseenbahn gehören zu den bekanntesten und schönsten deutschen Eisenbahnstrecken.

264 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 450 Farb- und Schwarzweißfotos, farbige Streckenkarte als Beilage

Best.-Nr. 581528 | € 39,95



Zeitreise durch Südbaden

Dieses neue Buch in der Reihe „Schienenwege gestern und heute“ belegt anhand von eindrucksvollen Aufnahmen den großen Verkehrswandel in den letzten Jahrzehnten.

144 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581527 | € 24,95

(erscheint im März 2016)

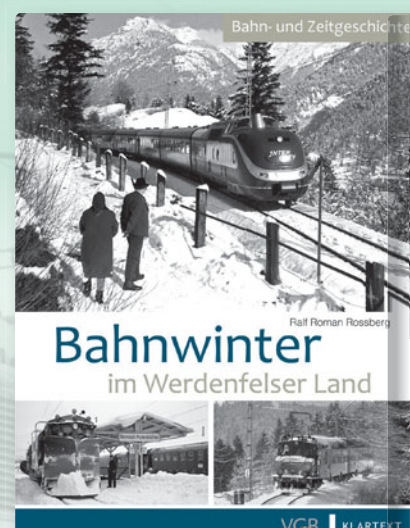


Reichsbahn-Elloks in Schlesien

Entwicklung, Einsatz und Verbleib von 1909 bis heute

Die Güterzugloks EG 538 bis EG 594 (E 90, E 91, E 95)
Die Personenzugloks EP 202 bis EP 252 (E 30, E 42, E 50)
Die Versuchloks E 18 01, E 16 101, E 21

256 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 300 Fotos und Zeichnungen
Best.-Nr. 581525 | € 39,95



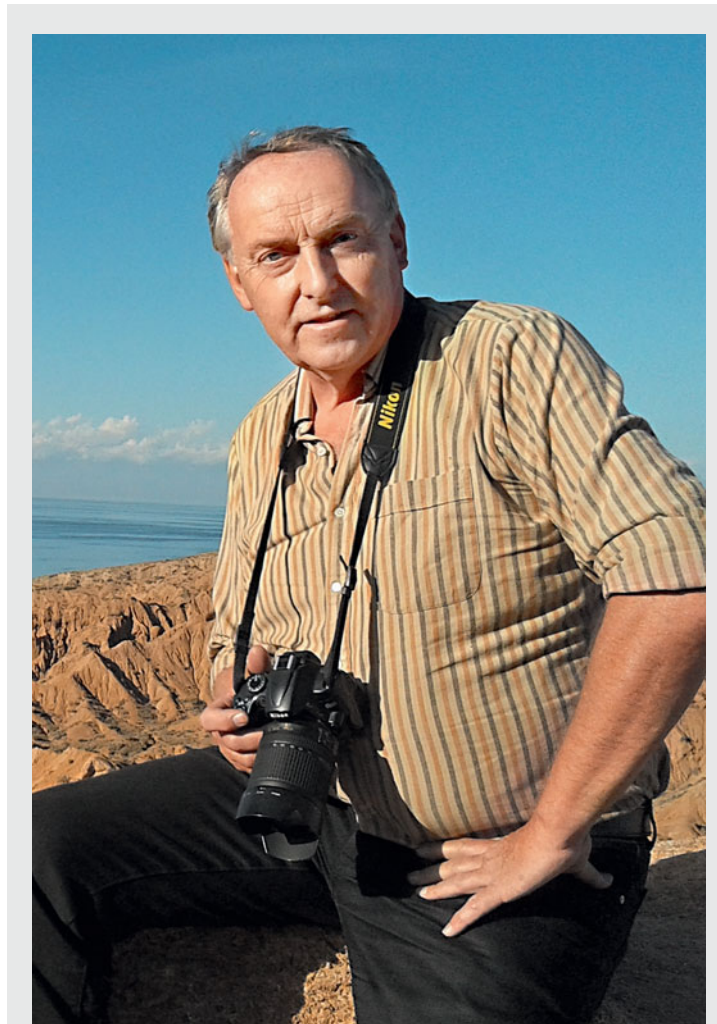
Bahnwinter im Werdenfelser Land

Mehr als 200 Bilder von Zügen, Strecken und Bahnhöfen, von Schneepflügen, Weichenheizungen und Schneewarngeräten, von Sonnenschein und Schneegestöber zeigen die Faszination des Bahnwinters zwischen Mittenwald und Murnau, zwischen Garmisch und Oberammergau.

144 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 200 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581532 | € 24,95

GALERIE

Johannes Glöckner



Johannes Glöckner, Jahrgang 1953, hat sich der Eisenbahnfotografie bereits Ende der 60er Jahre verschrieben. Es entstanden rund 350 000 Negative und Dias in weit mehr als 80 Ländern der Erde. Besonders schwierig zu bereisende Länder sind für den gelernten Fotodesigner und Journalisten aus Dortmund immer eine Herausforderung gewesen und haben zu zahlreichen Publikationen geführt. Im Zeitalter der Digitalfotografie gilt Glöckners besondere Leidenschaft dem Bildjournalismus und einer formalästhetischen Kunstfotografie – beides stets mit einem Blick auf die große weite Welt der Eisenbahn. Es war gar nicht so einfach, eine repräsentative Auswahl aus der Fülle seines fotografischen Schaffens für das neue Profil unserer Galerie zu treffen.





Reisen ohne Ticket – in Bangladesch darf man das auf der Lokomotive und auf den Dächern der Waggons. Gefährlich und ungemütlich ist es allemal (Tongi Junction, 9. Januar 2015).

Feuer und Flamme fürs Ruhrgebiet – angesichts der spannenden Motive fällt das leicht. Hier passiert 189 083 die Kokerei Prosper in Bottrop. Überschüssiges Kokereigas wird abgefackelt. Im Hintergrund einer von zwei Kühltürmen während des Löschens von Koks (Bottrop, 15. Juni 2013).









Unscheinbare Schön-
heiten kann man
am Bahndamm
zuhauf entdecken!
Es ist immer wieder
erstaunlich, wie sich
die Natur ihren Weg
bahnt (Westhofen,
13. Juni 2015).

Die Aufräumarbeiten laufen:
Über die Friesenbrücke bei
Weener fahren bis auf Weiteres
keine Züge mehr (Aufnahme
vom 8. Dezember 2015).

FOTO: HELMUT BOEKHOFF



HAVARIE AN DER EMSBRÜCKE

Am Abend des 3. Dezember 2015 rammte das Frachtschiff „Emsmoon“ der Reederei Grona Shipping den Klappteil der geschlossenen „Friesenbrücke“ bei Weener und zerstörte das historische Bauwerk weitgehend. Über die 337 Meter lange Brücke verläuft die Bahnstrecke Leer – Ihrhove – Groningen (Niederlande) und quert an dieser Stelle die Ems. Die Brücke war zum Unglückszeitpunkt geschlossen, zum eigentlichen Unfallhergang war bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht sehr viel bekannt. Hinweise auf technische Defekte wurden weder

beim Schiff noch bei der Brücke gefunden. Fest steht, dass das Bauwerk bis auf Weiteres nicht mehr genutzt werden kann. Die Bahnstrecke, die seit einigen Jahren von niederländischen Arriva-Zügen befahren wird, bleibt daher zunächst unterbrochen. Für Fahrgäste ist ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Durch die Wucht des Aufpralls wurden die gesamten Brückenaufbauten verschoben und möglicherweise auch die Gründungspfeiler beschädigt. Der Schaden ist beträchtlich und lässt sich nicht auf eine einfache Erneuerung des Klappbrückensegments reduzieren.

Die Brücke geht auf ein Bauwerk zurück, das die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn zwischen 1874 und 1876 mit einer Länge von 345 Meter bauen ließ. Es besaß damals auf Weeneraner Seite ein Drehelement. 1913 kam es hier beinahe zu einem großen Eisenbahnunglück, als ein Zug bei geöffneter Brücke in die Ems zu fallen drohte – das Lokpersonal konnte unmittelbar vor dem Absturz der Lok den Zug noch zum Stehen bringen. 1924 begann der Bau einer neuen Brücke, die wegen der großer werdenden Schiffe nun als Rollklappbrücke Bauart Scherzer ausgeführt wurde, um die Fahrrinne komplett zu räumen. Die Brücke selbst wurde nun als Gitterkonstruktion ausgeführt. 1945 sprengte die Wehrmacht die Brücke auf ihrem Rückzug vor den kanadischen Truppen, aber schon 1951 konnten wieder Züge über das reparierte Bauwerk fahren.

Die Friesenbrücke gilt wegen der gigantischen Kreuzfahrtschiffe, die die Papenburger Reederei regelmäßig über die Ems verlassen, als Nadelöhr. Hierzu wurde das feste strommittige Element nachträglich beweglich gemacht. **MWD**



Vor zehn Jahren: 634 661 rollt am 26. Mai 2005 über die geschlossene Friesenbrücke auf Nieuweschan zu. Auch für den Fußgängerverkehr war die Brücke freigegeben. FOTO: MALTE WERNING

TWE-NORDBAHN VOR NEUSTART

Am 1. Dezember hat die Lappwaldbahn Service GmbH (LWS), das Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen der Lappwaldbahn-Gruppe, die „Nordbahn“ Versmold – Ibbenbüren der Teutoburger Wald-Eisenbahn, inklusive der Nebenstrecke nach Saerbeck Hafen, mit einer Gesamtlänge von 50,6 Kilometern übernommen. Die Strecke war zuvor von der TWE zum Verkauf ausgeschrieben worden. Die LWS strebt langfristig die vollständige Reaktivierung der Gleise an und möchte neben Güterverkehr auch einen regelmäßigen Tourismusbetrieb ermöglichen. Die TWE wird sich finanziell an der Ertüchtigung der Strecke beteiligen. Unmittelbar nach der Vertragsunterzeichnung begann der neue Eigentümer mit den ersten Gleisarbeiten. Am 9. Dezember fuhr erstmals ein Kieszug von Bodenwerder-Kemnade zum Hafen von Saerbeck und weiter nach Ibbenbüren, weitere sollen folgen. **MWD**

Am 9. Dezember fuhr wieder ein Güterzug über die Nordbahn, hier zwischen Saerbeck und Brochterbeck: Die Testfahrt der Lappwaldbahn-225 079 führte auch über die seit 15 Jahren stillliegende VEV-Strecke Bodenwerder – Emmerthal.

FOTO:
HELMUT BOECKHOFF



Die 245 als neues Gesicht der Marschbahn: Während die DB die Loks für ihren SyltShuttle in Rot verwendet, dominieren die Blauen von NAH.SH den Nahverkehr, hier in Hamburg-Altona. FOTO: PETER TADSEN

NEUE 245 FÜR MARSCHBAHN

Eine neue Lokgeneration erobert die Marschbahn: 15 Maschinen der Baureihe 245.2 (TRAXX P 160 DE ME) wurden von Bombardier an den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) ausgeliefert, der diese wiederum dem Betreiber der Nahverkehrsleistungen auf der Marschbahn ab 2016 zur Verfügung stellt – in dem Fall der DB, die nach Ablauf des Zehn-Jahres-Vertrags zwischen Land und Nord-Ostsee-Bahn (NOB) nun den Zuschlag erhalten hat. Davon wird optisch nichts zu sehen sein: Die Fahrzeuge für die Marschbahn tragen das Farbschema des Nahverkehrsverbunds, der auch den bisherigen NOB-Wagenpark übernimmt und entsprechend umlackieren wird. **PT**

628-ABSCHIED IN DER PFALZ

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 verloren die Triebwagen der Baureihe 628/928 in der Pfalz alle ihre Leistungen auf den bisherigen Stammstrecken Worms – Bensheim, Worms – Biblis, Worms – Alzey – Bingen, Frankenthal – Grünstadt – Eiswoog sowie Neustadt – Grünstadt – Monsheim (KBS 653, 655, 662, 666, 667). Davon betroffen ist auch die Strecke Weinheim – Fürth in ihrem hessischen Teil. Die DB Regio Südwest setzt auf diesen Strecken zukünftig die neuen Alstom-Triebwagen der Typen Lint 41 (Baureihe 623) und Lint 54 (Baureihe 622) im neuen rheinland-pfälzischen Regio-Design lackiert ein. Neue Einsatzgebiete für die 628 gibt es nicht mehr – die arbeitslosen und nicht barrierefreien Triebwagen werden zurzeit in großen Stückzahlen in Hamm (Westfalen) und Karsdorf zusammengezogen, wo demnächst über Verschrottung oder Verkauf entschieden wird. **AS**



Am 6. November 2015 fuhr noch der altbewährte 628/928 302 als RB 13771 bei Herxheim durch das herbstlich gefärbte und beliebte Weinanbaugebiet am Rande des Pfälzer Waldes. FOTO: ANDREAS STAUDACHER



10. Dezember 2015: In der Abstellgruppe des Hamburger Hauptbahnhofs wartet 218 453 mit n-Wagen-Garnitur für den letzten abendlichen Sprinter RB 21496 nach Kiel. FOTO: GARRELT RIEPELMEIER

KIELER 218: ÜBERRASCHUNG?

Bauarbeiten am Bahnhof Hamburg Berliner Tor werden als Grund dafür genannt, dass die beiden bislang montags bis freitags in der Relation Kiel – Lübeck – Hamburg eingesetzten Sprinter-Zugpaare (frühmorgens nach Süden, am Spätnachmittag nach Norden) seit dem vergangenen Fahrplanwechsel für voraussichtlich zwei Jahre ausgesetzt werden. Da es sich hierbei um eine der letzten lokbespannten Dieselleistungen im östlichen Schleswig-Holstein handelt, wird die Luft für den kleinen Kieler 218-Park zunehmend dünner. So bleibt den 218-Fans im Nahverkehr nur die Hoffnung auf den traditionell zwischen März und Ende Oktober an Wochenenden und Feiertagen eingelegten „Hamburger Strand-Express“ zwischen Hamburg und Puttgarden sowie das von Seiten der Regionalbahn Schleswig-Holstein mit dem Vermerk „Lassen Sie sich überraschen ...“ gegebene Versprechen, dass man weiter mit der 218 plane. **GRB**



Es war einmal: 181 204 mit Schwesterlok vor IC 2258 auf dem Weg nach Saarbrücken, aufgenommen am Reiterstellwerk in Neustadt (Weinstraße) am 6. November 2015. FOTO: ANDREAS STAUDACHER

KEINE IC-ZÜGE MEHR FÜR 181.2

Am 12. Dezember bespannte 181 201 letztmalig eine IC-Leistung. Zum Fahrplanwechsel wurden die Laufleistungen der verbliebenen 181.2 von bisher vier Plantagen auf nur noch zwei Plantage reduziert. Es wird noch das Zugpaar EN 452/453 von Moskau Belorusskaja nach Paris Est auf dem Abschnitt Karlsruhe – Straßburg bespannt, immerhin ein internationaler Zug. Die zweite 181.2 wird für Wagenüberführungen in PbZ-Zügen (Personenzüge für besondere Zwecke) eingesetzt, mit denen sie z.B. Basel und Dortmund erreicht. Für den neuen Umlaufplan sollen vier Lokomotiven vorgehalten werden. Was mit den anderen noch betriebsfähigen Mehrfrequenzloks passieren soll, ist bislang unbekannt. Durch den Einsatz der neuen IC2-Züge werden jedenfalls 101 frei, die wiederum in die Einsatzgebiete von 120 und 181² drängen werden. Im alten Umlauf wurden mehrmals wöchentlich IC-Leistungen zwischen Frankfurt und Saarbrücken von 181ern bespannt, einige davon planmäßig in Doppeltraktion. Doch nicht nur die Loks kommen nun nicht mehr ins Saarland, das kleine Bundesland verabschiedet sich auch völlig von lokbespannten Intercity-Zügen. Lediglich Eurocity-Züge verkehren weiterhin über Saarbrücken.



Die blaue 181 201 mit IC 2059 am 12. Dezember kurz vor ihrem Ziel Frankfurt (Main), gesehen in Darmstadt Süd. FOTO: HELMUT SCHEIBA

Zuglok am letzten Einsatztag vor dem Fahrplanwechsel war standesgemäß die letzte betriebsfähige blaue Mehrsystemlok 181 201. Am Vorabend mit IC 2054 zugeführt, bespannte sie den IC 2059 als letzten Intercity von Saarbrücken nach Frankfurt (Main). Von Saarbrücker Lokführern geschmückt und mit entsprechenden Aufklebern versehen, endete damit nach 48 Jahren auch die Zeit der Baureihe 181 in Saarbrücken, die mit Anlieferung der fabrikneuen E 310 (181.0–1) im März 1967 begann (vgl. EJ 1/2016). AS/HSch

NATIONAL EXPRESS STARTET

Im Vorlauf der zum 13. Dezember erfolgten Übernahme der beiden bislang von DB Regio bedienten Nahverkehrslinien RE 7 „Rhein-Münsterland-Express“ von Krefeld Hbf nach Rheine und RB 48 „Rhein-Wupper-Bahn“ von Bonn-Mehlem nach Wuppertal-Oberbarmen standen für den neuen Betreiber National Express im Laufe des zurückliegenden Herbstes zahlreiche Erprobungsfahrten auf dem Programm. Dabei kamen die insgesamt 35 neu beschafften „Talent 2“-Triebzüge – zehn Drei- und 25 Fünfteiler – auch fern ihrer künftigen Stammstrecken zum Einsatz. Die Wartung der in der Regel in Doppeltraktion verkehrenden Fahrzeuge soll in den DB-Werken Düsseldorf und Münster stattfinden. Gegen Ende der Testphase zeigten sich Probleme bei der Betriebsaufnahme ab: Einige noch nicht ausgelieferte Züge und verschiedene Türstörungen machten die Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen notwendig. GRB



Very British: Zwei Fünf- und ein Dreiteiler werden am 3. Dezember 2015 mit dem ET 374 voran in ihr neues Einsatzgebiet überführt. Aufnahme bei Vennebeck.

FOTO: GARRELT RIEPELMEIER

111-ABSCHIED IM NORDWESTEN

Am 12. Dezember 2015 kamen die bislang zusammen mit vier- bzw. fünfteiligen Doppelstock-Wendezügen für den RE-Verkehr verantwortlichen 111 vom Werk Braunschweig letztmalig zwischen Rheine bzw. Bielefeld und Braunschweig sowie zwischen Münster und Emden zum Einsatz. Zuletzt mangelte es Loks und Wagen massiv an Pflege, seit die Ablösung durch die private Westfalenbahn (siehe EJ 1/16) feststand: Das ungepflegte Äußere der Züge und die jeweils hinter der Lok eingereihten alten Reichsbahn-Dostos wurden von den Fahrgästen ebenso beklagt wie zahlreiche durch Personalmangel verursachte Zugausfälle. GRB



111 144 mit RE 70 nach Braunschweig Hbf passiert bei einem der letzten Sonntagseinsätze am Bw Bielefeld die bereitstehenden Nachfolger (6. Dezember 2015). FOTO: GARRELT RIEPELMEIER

VON ERFURT NACH LEIPZIG

Mit einer Parallelfahrt zweier ICE-T-Einheiten fand am 9. Dezember 2015 die offizielle Eröffnung der 123 Kilometer langen Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle im Beisein von politischer Prominenz statt. Damit wurde fast 25 Jahre nach dem Beschluss zum Bau des „Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8“ das Teilprojekt VDE 8.2 fertiggestellt. Erstmals in Deutschland wird der Betrieb mit dem europäischen Zugleitsystem ETCS (European Train Control System) in der Version „Level 2“ per Funk ohne Streckensignale durchgeführt. Dazu wurden in den letzten zwei Jahren im Werk Nürnberg insgesamt 42 Einheiten der Baureihen 411 und 415 modernisiert und mit ETCS ausgerüstet.

Noch im Bau ist das Teilprojekt VDE 8.1 als kombinierte Ausbau- und Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Erfurt. Die Bestandsstrecke durch den Frankenwald über Kronach wird im Abschnitt Bamberg – Lichtenfels von Januar bis September 2016 voll gesperrt, um die Neubaustrecke im fränkischen Ebensfeld ins Netz einzubinden – die Einbindung könnte zwar auch bei laufendem Betrieb erfolgen, würde aber ungleich länger dauern. Die Eröffnung ist für Dezember 2017 geplant. Dann werden Fahrzeiten zwischen Berlin und München von rund vier Stunden möglich sein. **JH**



Kurz vor Beginn der Parallelfahrt über die Neubaustrecke von Erfurt nach Leipzig in Erfurt am 9. Dezember 2015: links 415 004, rechts 411 073. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL



Schwere MAN-Schiffsdiesel werden von Augsburg aus künftig per Schiene befördert – hier eine erste Profilmessfahrt der Augsburger Localbahn.

FOTO: SIEGFRIED BAUM

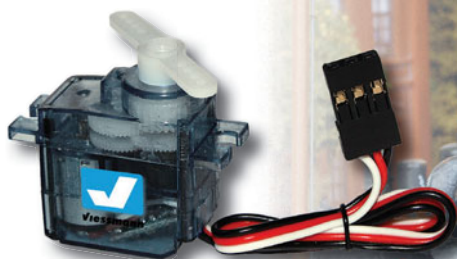
MAN-MOTOREN PER SCHIENE

Schon vor dem Zweiten Weltkrieg legten die großen Schiffsdieselmotoren aus dem Augsburger MAN-Werk ihre Wegstrecke zu den Werften mittels Bahn-Tieflader zurück. Das war lange nicht mehr so, bis Anfang Dezember 2015 ein grün lackierter 20-achsiger Bahn-Tieflader für Aufsehen sorgte. Bevor dieser Schwerlastwagen zum Einsatz kommen kann, musste die mit dem Transport beauftragte Spedition Kübler (Schwäbisch Hall) eine Profilmessfahrt auf den Gleisen der Augsburger Localbahn (AL) zwischen MAN-Werk und dem DB AG-Netz durchführen. Diese ergab, dass die Ladung berührungsfrei statt über die gewöhnlich benutzte Ringstrecke der AL über eine Ausweichstrecke bis zum Übergang auf DB-Gleise nahe dem Augsburger Hbf transportiert werden kann. Der Profilmessriss der Motoren wurde mit einem Holzgestell simuliert (siehe Foto).

Dem Vernehmen nach finden künftig regelmäßig Motortransporte zwischen Augsburg und Duisburg statt, wo die MAN eine Halle mit Hafenanschluss angemietet hat, um dort die Motoren zu komplettieren (z.B. Anbau der Turbolader) und von hier auf dem Wasserweg bis zur Werft transportiert zu werden. Viele Jahre lang waren die schweren Schiffsdiesel mit fast 300 t Masse von Augsburg aus aufwändig auf der Straße zum Hafen in Heilbronn transportiert worden. Wegen schlechter Straßenzustände und vieler Brücken ist dies nicht mehr möglich, die Belastbarkeitsgrenze liegt bei 120 t. **Siegfried Baum**

– ANZEIGE –

Servos... wir sorgen für Bewegung!



4556 Servo-Antrieb

Klein – Stark – Leise!
Hervorragend geeignet zum:

- Öffnen von Lokscheppentoren
- Drehen von Wasserkränen
- Stellen von Weichen
- Stellen von Signalen und Entkuppelern

Gehört unbedingt dazu:

2 einpolige Umschaltkontakte, die beim Erreichen der Endstellung des Servo-Antriebs betätigt werden, z. B. für:

- Stellungsrückmeldung von Weichen
- Herzstückpolarisation bei Gleichstromweichen



4553 Kontaktsatz für Servo-Antrieb



Viessmann

TIPP:

Optimal ansteuern mit:



5268 ServoControl



www.viessmann-modell.de

20 FRAGEN

Dr. Klaus-Peter Lorenz

1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben? Es war einmal eine Eisenbahn, die war für die Menschen da: für die, die mit ihr reisten und ihre Waren versandten, und für die, die ihr treu dienten. Dann kam ein Riese aus Hannover, den hatten die Investoren geschickt, um nach Anlagemöglichkeiten und Renditen zu jagen. Nicht der Dienst für alle gleichermaßen sollte zählen, sondern die Aktiencoupons, die daraus zu schneiden wären. So wurde vieles, was in zwei Jahrhunderten aufgebaut worden war, abgeschafft, abgebaut, entlassen und verscherbelt. Aber die Gierigen hatten es bei ihrem Beutezug so übertrieben, dass sie das ganz große Ding nicht mehr drehen konnten, weil die Hintermänner jenseits des Großen Teiches pleietingen. Da grämte er sich und arbeitete fortan als Gasmann in Russland.

2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“? Der schwer arbeitende Durchgangsgüterzug mit der Ottbergener 44 von Hamm nach Ellrich, mit säuselnden Ventilen über den Soling zum Ertinghäuser Tunnel.

3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten? Es fehlen die motivierten Mit-Arbeiter für uns Mit-Menschen auf Reisen, der Dienst am Fahrgast. Das Flügelrad funktioniert heute nach dem IKEA-Prinzip: Der Kunde macht alles selber. Es fehlt aber auch die Teilhabe der Bürger an der Verkehrspolitik – nicht nur in der Abwehr von Projekten oder Bahnärm. Das fängt bei Fahrplanentwürfen an und geht bei fehlenden Fahrgastbeiräten weiter. Von Parlamenten ganz zu schweigen.

4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes? Ein Grundversorgungsauftrag wie für Wasser und Kanal im Sinne gleichen Nutzens für alle Bürger wird umgesetzt: für die Fläche, Güter auf die Bahn, für gleiche und transparente Preise. Für Landesverkehrsminister: Die Lücke des IR wird neu strukturiert und wieder angeboten: interregionale Verkehre.

5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen? Ich träume gern eine Stunde am Schotterstrand: mit meiner Kamera, einer veritablen Hauptbahn vor der Haustür (Main-Weser-Bahn und Kassel – Bebra), einer Gartenbahn und der Trix-Express auf dem Dachboden. Der Harz ist nicht weit. Nach der viel zu späten Rente mit 66 möchte ich mein Lichtbildarchiv aufarbeiten und vielleicht noch mal eine Foto-Ausstellung mit gesellschaftspolitisch rotem Faden machen können.

6. Sie dürfen Ihren Urlaub auf einem einsamen Biotop inmitten eines stillgelegten Güterbahnhofs verbringen. Mit welcher Eisenbahn-Lektüre retten Sie sich dort am liebsten über die Zeit? Mit Sten Nadolnys „Netzkarte“, mit Wolfgang Schivelbuschs „Geschichte der Eisenbahn-

reise“ und nicht zuletzt mit Arno Schmidts „Das steinerne Herz“: „... nun im Laufschrift zur Fahrkartenausgabe ‚Einmaldritherhannovermitzuschlag!‘ (Schon kündigte das Läutewerk ihn an.)“ Außerdem mit der Zeitschrift *Schiene* und Lesestoff von Robin Garn und Joachim Piephans.

7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt? Als Fahrschüler von meinen Lebens-Eisenbahnfreunden Jahrgang 1955: Harald aus einer Eisenbahner-Dynastie sowie Siegmund, weiterhin von meinem Onkel Sepp, Rangiermeister auf einer Köf. Von den „Schwarzen“ auf der 44er, die uns wartende Fahrschüler auf der Lok mit nach Hause nahmen. Wir haben „händisch“ rangiert, beim Warten auf den Schülerzug die Loren im Sägewerk und leere Rungenwagen an der Laderampe, gebremst wurde mit Schottersteinen.

8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt? Lokführer auf der V100: Wendezüge nach Bad Lauterberg, Schotterzüge von Adelebsen, Einzelwagen für die HIAG an der Weser, Kurswagen nach Duisburg umstellen, auf rennende Pennäler mit dem Schülerzug warten ... Zudem: Ich war während des Studiums lange Zugbegleiter der „Sonderzugbetriebsgesellschaft mbH & Co. KG“! Oder: Direktions-Fotograf!

9. Welches war die erste Eisenbahn-Lektüre, die Sie gelesen haben? „DB mit Pfiff“ und „DB Rad und Schiene“. Das war eine vertrauenerweckende, freundliche Bundesbahn, die mich wertschätzend ansprach. Weit weg von dem, was sich heute Marketing nennt, mit Seele eben.

10. Was müsste man tun, um die Jugend wieder für die Eisenbahn zu begeistern? Wir waren eingeladen von den Männern, die für ihre Bahn arbeiteten: mitfahren, auf das Stellwerk kommen, im Bahnbetriebswerk übernachten, in der Kantine Spätzle essen, die Lok in die Sonne fahren. Die Eisenbahner freuten sich über unser Interesse und zeigten sich als lebenswürdige wie stolze Dienstleistende. Heute macht sich der

Interessierte vor den Zäunen und Überwachungskameras verdächtig. Die Kultur des Stolzes auf den Dienst ist einer geringen Wertschätzung gewichen. Wo sollten wir die stolzen Eisenbahner finden, die Vorbilder für die jungen Menschen sein könnten? Die beste „Homepage“ ersetzt das freundschaftliche Miteinander nicht.

11. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche? Ich wechsele zwischen der Trix-Express auf dem Dachboden von November bis März und der Gartenbahn zwischen März und Oktober.

12. Sie dürfen als Modellbahn-Zubehör einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie? Gunterhausen!

13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und

Dr. Klaus-Peter Lorenz, geboren 1955, studierte Germanistik und Wissenschaft von der Politik und Erwachsenenbildung in Göttingen und ist als pädagogischer Mitarbeiter bei der Volkshochschule der Region Kassel in der kulturellen und politischen Bildung tätig. Er ist Mitautor und Verfasser zahlreicher Publikationen zur Eisenbahngeschichte in Nordhessen bzw. im südlichen Niedersachsen, unter anderem „Eisenbahn Göttingen – Bodenfelde: Bahnlinie – Lebenslinie“ oder „Vom Drachen zur Regiotram – Eisenbahngeschichte in der Region Kassel“. Dr. Lorenz ist zudem leidenschaftlicher Eisenbahnfotograf mit mehreren Ausstellungen aus eigenem Bestand und zur Historie der nordhessischen Bahnen sowie Veranstalter von Vorträgen und Exkursionen zur Geschichte der Eisenbahnen. Wohnhaft mit Bahnblick in Baunatal-Gunterhausen, lebt er mitunter nach dem Motto „Wenn ich nicht mehr verrückt bin, bin ich tot!“ und lauscht gerne dem Railroad-Blues mit Liedern wie „On the 309“, „Blue train“ oder „Cannonball yodel“.

ihr größter Fehler? Es freut mich, dass es robuste und günstige Fahrzeuge für die Gartenbahn gibt. Was fehlt, sind „dauerhafte“ Bahnsteiglampen in „G“ und natürlich der Steuerwagen von Piko für den Silberlingszug. Ärgerlich war das Einstampfen von Trix-Express, aber mittlerweile gibt es hervorragende Umbauten.

14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben?

Das Jahrzehnt mit IC – jede Stunde, jede Klasse – und DC-Ergänzungssystem war glanzvoll, einschließlich der langlaufenden IR und der wieder aufgebauten Ost-West-Bahnen. Man konnte so herrlich lange lesen und Espresso trinken und Schwätzchen halten und Lebkuchen mümmeln. Es gab keine i-Phones und keine Mobiltelefone, man/frau hatte Blickkontakt.

15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie? Die Steyrtalbahn war schön, nach Molln und Klaus. Aber auch unsere Bahnreisen nach Korsika, Lemberg oder Krakau würde ich morgen wieder antreten ...

16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren? In „Abteilen“ konnte man die ZEIT lesen, sich hinlegen, Musik hören, schlafen, Dominosteine essen, Tee trinken, knutschen und so weiter. An „Prööt“-VT 98 habe ich schöne Erinnerungen. Nie geliebt habe ich B3yg, aber ich glaube, das ist so, weil der Schülerzug so früh abfuhr ...

17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen? IC-Busse, toilettenlose Züge, Anglizismen.

18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken? Grundzüge des Gemeinwohls in einer bürgerlichen Gesellschaft oder: Worin sich ein staatlicher Dienstleister von „Starbucks“ und „Amazon“ unterscheiden sollte. Aber erst, wenn „unsere Politiker“ diesen Grundkurs absolviert haben!

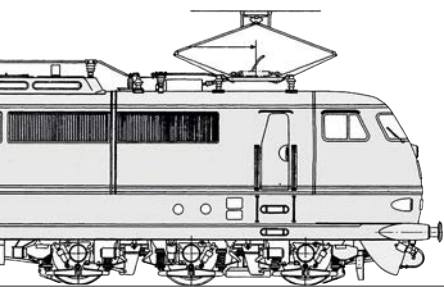
19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen? Die beiden Kasseler 10er im Bahnbetriebswerk.

20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren? Jede Gesellschaft hat die Bahn, die sie verdient! In den Regionen und besonders in den Ballungsgebieten gibt es gute Ansätze für eine moderne Bürgerbahn im Regionalen. Historisch haben die Länder und Kommunen sich ihre Bahnen gebaut: Kleinbahngesetz, Nebenbahnen, städtische Industriebahnen. Aus den Verkehrsverbünden heraus wäre das neu zu entwickeln als interregionale Angebote. Das sollte sich mit Güterverkehren vernetzen! Große strukturelle Fehlentwicklungen waren die Aufgabe des Wageneinzelverkehrs, der Rückzug aus der Fläche und die Zulassung des Fernbusverkehrs.



„Glanzvoll war das Jahrzehnt mit IC – jede Stunde, jede Klasse – und DC-Ergänzung. Dazu langlaufende InterRegios. Man konnte so herrlich lange lesen und Espresso trinken und Schwätzchen halten. Es gab keine i-Phones und keine Mobiltelefone, man/frau hatte noch Blickkontakt“

Edle Renner: Drei Jahrzehnte lang, davon
zwei im IC-Dienst, waren die Serien-
103er ein Rückgrat im höherwertigen
Fernzugverkehr. Hier 103 199 mit Intercity
Basel – Hamburg nördlich von Eschwege.
FOTO: LUDWIG ROTTHOWE



»EINS NULL DREI«

Drei Dekaden Dauerlauf und ein ewiges Finale

Von 1970 bis 1990 ging nichts über die Baureihe 103. Souverän beherrschte sie den Intercity-Verkehr. Mit dem Start des ICE ging 1991 zwar die Paraderolle verloren, doch erst ab 1997 galten die Edelrenner als Auslaufmodell. Das Finale im Plandienst verzögerte sich aber noch bis Ende 2002. Und für ein paar Loks, die Jahre später wieder ein Comeback in IC-Diensten gaben, hält es sozusagen bis heute an

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI

Die neuen Schnellfahrlokomotiven der Baureihe 103.1 sollten möglichst rasch in den planmäßigen Zugdienst gelangen. Doch sie besaßen elektronische Bauteile, mit denen noch nicht genügend Erfahrungen vorlagen. Deshalb wäre eigentlich eine längere Versuchsphase geboten gewesen. Die DB löste das Problem durch ein zweistufiges Abnahmeprocédere. Bei der ersten Abnahme war primär die Betriebssicherheit der mechanischen und konventionellen elektrischen Komponenten nachzuweisen. Anschließend testete man die elektronischen Komponenten im Regelbetrieb auf ihre

Funktionstüchtigkeit. Gab es keine Beanstandungen mehr, erfolgte die Endabnahme. Zwischen beiden Abnahmedaten lagen manchmal nur wenige Tage, zuweilen aber rund zwei Monate.

Als erste Serienlok wurde die 103 109 am 27. Mai 1970 geliefert, am 20. Juli vorläufig und am 8. September 1970 endgültig abgenommen; mit ihr begann die Beheimatung der 103.1 beim Bw München Hbf. Als zweite Lok übergab Henschel/Siemens am 16. Juni 1970 die 103 110. Sie ging beim Bw Frankfurt (Main) 1 in Betrieb, bestand am 28. Juli ihre vorläufige und am 25. September 1970 ihre endgültige Abnahme.

Die Auslieferung des ersten Bauloses von Krauss-Maffei/Siemens begann am 31. August 1970 mit der ebenfalls dem Bw Frankfurt (Main) 1 zugewiesenen 103 101. Ab Mitte 1971 bedachte die Bundesbahn auch das Bw Hamburg-Eidelstedt mit den fabrikneuen Rennern, den Auftakt hierzu bildete die am 29. April 1971 von Krupp/AEG gelieferte 103 135.

Ihre ersten Planeinsätze bis zur Endabnahme absolvierten die 103.1 überwiegend vor leichten Schnellzügen sowie vor Eil- und Nahverkehrszügen. Schon ab September 1970 teilten sich die Serienloks aber mit den Vorserien-103 unter anderem die Bespan-





nung der TEE-Züge „Blauer Enzian“, „Rembrandt“ und „Rheinpfel“ sowie der F-Züge „Gambrinus“, „Hans Sachs“ und „Rheinblitz“. Bald verdrängten sie die 103.0 aus dem Plandienst, weshalb diese ab 1971 vorrangig für Versuchs- und Messfahrten der beiden Bundesbahn-Zentralämter (BZA) Minden und München verwendet werden konnten. Mehrmals kehrten die 103.0 zwar in den Plandienst zurück, in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre mussten sie sich jedoch mit Eil- und Nahverkehrszugleistungen im Großraum Hamburg begnügen.

Natürlich setzten die 103.1 auch Lokomotiven der Baureihe 112 (E 10.12) für andere Aufgaben frei. Schon wegen der Personalschulung lag es auf der Hand, dass die neuen Renner bereits im Winter 1970/71 die Strecken des künftigen Intercity-Netzes befuhren. Im Laufe des Sommers 1971 stieg der Bestand endabgenommener 103.1 auf rund 60 Maschinen an. Mit

Einführung des neuen IC-Systems übernahmen sie am 26. September 1971 jenes Aufgabengebiet, für das sie hauptsächlich beschafft worden waren. Sie bespannten fast alle in IC umgewandelten oder neu als IC eingeführten Züge, außerdem die ins IC-System integrierten TEE-Züge. Jedoch fanden für fünf der anfangs 34 IC-Zugpaare die noch immer prestigeträchtigen TEE-Diesellokomotiven der Baureihe 601 Verwendung (auf der IC-Linie Bremen – München später auch die neuen Elektrotriebzüge der Baureihe 403, genannt „Donald Duck“).

Das rein erstklassige System IC '71 umfasste vier im Zweistundenrhythmus bediente Linien: Linie 1 Hamburg-Altona – Dortmund – Essen – Köln – Mainz – Mannheim – Stuttgart – München, Linie 2 Hannover – Dortmund – Wuppertal – Köln – Frankfurt – Würzburg – München, Linie 3 Ham-

Zugpferd im hochwertigen Fernverkehr: Gleich nach ihrem Dienstantritt 1970 bespannten die 103er auch TEE-Züge – hier 103 121 mit TEE „Rheinpfel“ auf der Spessartstrecke.

FOTO: REINHOLD PALM

burg-Altona – Hannover – Frankfurt – Mannheim – Basel SBB, Linie 4 Bremen – Hannover – Würzburg – Nürnberg – München.

Die vor TEE-Zügen eingesetzten 103.1 wendeten außerhalb des IC-Kernnetzes unter anderem in Emmerich („Rheingold“, „Rembrandt“). Mit dem TEE „Prinz Eugen“ liefen sie von Bremen bis Wien West durch, fielen auf der österreichischen Westbahn 1971/72 aber mehrmals unangenehm auf. Wegen offenbar durch die Stromabnehmer der 103.1 verursachter Fahrleitungsschäden

bekam das Zugpaar TEE 87/86 den Spottnamen „Prinz Eugen – der edle Reißer“ weg. Abhilfe schuf man kurzfristig durch den Austausch der Scherenstromabnehmer mit Wanisch-Wippen gegen solche der Normalbauart.

Von Beginn an waren die Umlaufpläne der 103.1 sehr kilometerintensiv. Die Loks absolvierten Langläufe wie beispielsweise 1107 km von Bremen nach Wien, 820 km von Hamburg-Altona nach München und 652 km von Emmerich nach Basel SBB. Die Monatslaufleistungen pro Lok betrugen zwischen 35 000 und 42 000 km, wobei sie auch D-Züge, Eil- und Nahverkehrszüge, in Tagesrandlagen sogar Güterzüge beförderten. Die 103 157 erreichte an 31 Betriebs-

tagen im Juli 1972 gar 50 251 km, mithin einen bis heute gültigen Rekord.

Bis Ende September 1973 stellte die DB 127 Lokomotiven der Baureihe 103.1 in Dienst. Im Winter 1973/74 setzten die Bw Hamburg-Eidelstedt, Frankfurt 1 und München Hbf insgesamt 104 Maschinen laufplanmäßig ein. Bis zum 31. Mai 1974 wurden alle 103.1 abgeliefert und mit Ausnahme der Hamburger 103 245, die erst am 12. Juli 1974 ihre endgültige Betriebszulassung erhielt, auch endabgenommen. Die 103 106 war nach dem schweren Zugunglück bei Rheinweiler am 4. Februar 1972 ausgemustert worden.

Im Mai 1974 führte die DB eine Umbeheimatungsaktion durch, in deren Ver-

lauf 15 der 16 Münchner Serienloks nach Frankfurt wechselten, nur die 103 182 wurde nach Hamburg umstationiert. Damit waren Anfang Juni 1974 alle Serienloks etwa je zur Hälfte in den Bw Frankfurt 1 und Hamburg-Eidelstedt zusammengefasst. Hamburg-Eidelstedt verfügte nach Zuteilung der 103 001 und 004 aus München sowie der zwischenzeitlich in Seelze stationierten 103 002 und 003 ab Herbst 1974 auch über sämtliche Vorserienmaschinen. Die Instandhaltung der 103er oblag bis Ende 1974 den AW München-Freimann und Opladen, ab 1975 nur noch Opladen.

Vor den rein erstklassigen Intercity mussten die Schnellfahrloks ihre Kraft nicht voll entfalten, denn die hatten anfangs meist nur vier oder fünf Wagen. Zudem blieb die Höchstgeschwindigkeit der Züge bis 1977 generell auf 160 km/h beschränkt. Bestrebungen, sie auf 200 km/h heraufzusetzen, hatten durch eine Serie schwerer Unfälle im Jahr 1971 einen herben Rückschlag erlitten. Zu nennen ist hier insbesondere die Entgleisung des D 370 am 21. Juli 1971 bei Rheinweiler wegen überhöhter Geschwindigkeit. 23 Menschen starben bei dieser Katastrophe. Die Zuglok 103 106 erlitt Totalschaden und musste an Ort und Stelle zerlegt werden. Warum der „Schweiz-Express“ mit 140 km/h statt der erlaubten 75 km/h in den engen Gleisbogen einfuhr, ließ sich nicht zweifelsfrei klären. Wahrscheinlich hatte die Automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB) eine falsche Soll-Geschwindigkeit vorgegeben. Die Benutzung der damals noch recht störanfälligen AFB wurde vorübergehend untersagt, Abschnitte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen erhielten eine punktförmige Zugbeeinflussung.

Wesentlich langsamer als geplant rüstete die DB Strecken mit Linienleitern für die Zugbeeinflussung aus. Erst ab 1977/78 durften die 103er auf LZB-Abschnitten zwischen München und Donauwörth (über Augsburg), Hannover und Uelzen sowie Hamburg und Bremen ihr Spitztempo 200 ausfahren.

Von Anfang an die Intercity-Lok schlechthin: 103 152 mit IC 129 im Oktober 1971 bei Witten, kurz nach Einführung des Intercity-Systems.

FOTO: H. BITTNER/SLG. SCHENK

Alte und neue Edelrenner unter sich: Parallel zur Vorkriegs-Ellok 118 037 mit E 3402 fährt 103 209 mit IC 80 am 30. September 1978 in Würzburg Hbf ein.

FOTO: ROLF HAU



Ab Sommerfahrplan 1979 hieß das Motto auf allen Intercity-Linien: „Jede Stunde, jede Klasse.“ Deshalb schieden die luxuriösen TEE-Dieseltriebzüge und die ET 403 aus dem IC-Verkehr aus. Die 103er mussten jetzt richtig ran, die Zeit der IC-Kurzzüge war passé, nur vorübergehend ergänzten innerdeutsche TEE-Kurzzüge das Intercity-Angebot. Nun galt es, 500 t schwere Züge mit elf Wagen auf Tempo 200 zu beschleunigen. Durch die Einführung des Stundentakts stieg zudem der Lokbedarf an. 117 Plantage enthielten vor allem IC-Leistungen, nachts standen auch schnelle Post-Expressgutzüge (ExpiC) sowie Schlaf- und Liegewagenzüge auf dem Programm. Entfallen war mit Ablauf des Winterfahrplans 1978/79 die Leistung mit dem zuletzt als Intercity- bzw. bei den ÖBB als Expresszug eingestuft „Prinz Eugen“ nach Wien. Auch mit anderen Zügen befuhren die 103.1 vorerst nicht mehr österreichische Strecken. (Mitte der siebziger Jahre hatten sie zum Beispiel den „Donau-Kurier“ nach Wien und zurück den „Wien-Holland-Express“ befördert.)

Obwohl der Einsatz der 103.1 nun stärker denn je auf das IC-Netz fokussiert wurde, reichten die 144 Loks unter Berücksichtigung des Reserve- und Schadbstands nicht aus, um den Bedarf für die 152 Züge auf den vier Stammlinien abzu-

decken. So bespannten auch 110er Intercitys, vornehmlich zwischen Wiesbaden und Frankfurt. Außerdem musste die DB immer wieder auf die 160 km/h schnellen 112er zurückgreifen. Eigens für den IC-Dienst wurden zunächst 40 Lokomotiven der Baureihe 111 mit Einholmstromabnehmern SBS 65 ausgerüstet, die auch in Doppeltraktion das Fahren mit 160 km/h ermöglichen. Diese 111er übernahmen ab Sommer 1979 sämtliche IC-Züge der Linie 4 Bremen – München.

FORMSCHÖNE RENNER

Den formschönen Rennern der Baureihe 103.1 bescherte das System „IC '79“ einerseits einen Aufschwung, andererseits forderte es seinen Tribut: In den Folgejahren häuften sich Motor- und Getriebschäden, insgesamt stieg der Werkstattaufwand deutlich an – dabei war die Zeit für Wartungs- und Ausbesserungsarbeiten wegen der völlig ausgereizten Laufplangestaltung knapper bemessen denn je, von der äußeren Pflege gar nicht zu reden.

Wohl erschien es sinnvoll, die Loks mit für den schweren Zugdienst besser geeigneten Getrieben auszurüsten. Bereits zuvor hatten die 103 245 sowie nachträglich die 103 161 und 167 versuchsweise für 160 km/h konzipierte Radsatzgetriebe erhalten.

Um aus der 103.1 eine robuste Schnellzuglok für 160 km/h zu machen, wären aber weitere konstruktive Änderungen nötig gewesen. Doch an Tempo 200 hielt die DB unbeirrt fest und nahm dafür in Kauf, dass die noch recht jungen Lokomotiven „auf Verschleiß“ gefahren wurden. Freilich: Technisch waren die 116 t schweren, den Oberbau malträtiertenden Sechssachser ohnehin nicht mehr auf der Höhe der Zeit. Seit 1980/81 erprobte die DB die vierachsigen 120 001 bis 005 mit Drehstrom-Antriebstechnik, die zwar nur 5600 kW leisteten, diese Leistung aber deutlich besser auf die Schienen brachten.

Ehe die Baureihe 120 Serienreife erlangte, vergingen mehrere Jahre. Die Rolle der Top-Stars im IC-Verkehr spielte einstweilen unangefochten die „Hundertdrei“. Nur den Part als TEE-Lokomotive strich die Regie 1987 ersatzlos aus dem Programm. Bis zum Finale am 30. Mai 1987 bespannten 103.1 den „Rheingold“ zwischen Emmerich und Basel SBB. Unterdessen waren in die 103-Laufpläne einige der 1983 neu eingeführten Fern-Express-Züge (FD) integriert worden. Dabei blieb es bis zum Ablauf des Winterfahrplans 1992/93, dann verschwand der FD in der Versenkung.

Trotz erhöhten Instandhaltungsaufwands mutete die DB ihren nach wie vor stärksten Lokomotiven ab Sommer 1985



„Geheimtip eins null drei“: Die Baureihe 103 war auch für die Jugendzeitschrift der Deutschen Bundesbahn, *DB mit Pfiff*, ein immer wieder aufgegriffenes Thema für Schlagzeile und Titelstory.

ABB.: SLG. RITZ, SLG. KOSCHINSKI (2)



Paradestrecke für Paradeloks: Die Rheinschiene wurde zu einer langjährigen Stammstrecke für die 103 und ihre hochwertigen Züge – hier ein TEE bei Oberwesel.

FOTO: WALTER STUDER

noch kilometerintensivere Laufpläne zu. Im Rahmen des Konzepts „IC '85“ erweiterte sie das Intercity-Netz um eine fünfte Stammlinie und erhöhte die Zahl der täglich im Stamnetz verkehrenden IC-Züge von zuletzt 156 auf 183. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit aller Züge wurde von 100 km/h auf 108 km/h gesteigert, der Anteil der für 200 km/h zugelassenen Schnellfahrabschnitte (zusammen 450 km Streckenlänge) betrug mittlerweile rund 20 Prozent. Den 103.1 oblag nun die Beförderung fast aller In-

tercitys auf folgenden fünf Linien: Linie 1 Hamburg-Altona – Dortmund – Essen – Köln – Wiesbaden – Frankfurt, Linie 2 Hannover – Dortmund – Essen – Köln – Mannheim – Stuttgart – München, Linie 3 Hamburg-Altona – Hannover – Göttingen – Frankfurt – Basel SBB, Linie 4 Hamburg-Altona – Hannover – Göttingen – Würzburg – München, Linie 5 Dortmund – Wuppertal – Köln – Frankfurt Flughafen (neu) – Frankfurt Hbf – Nürnberg – München.

Auch auf den Anschlussstrecken nach Emmerich und Passau wurden sämtliche IC-Züge mit 103.1 bespannt, die der neu eingerichteten Ergänzungslinie 4A Hannover – Bremen – Oldenburg/Bremerhaven jedoch mit Loks der Baureihe 112. Die Bahnbetriebswerke Frankfurt 1 und Hamburg 1 (wie Hamburg-

Eidelstedt von 1983 bis 1993 offiziell hieß) setzten zwar „nur“ noch etwa 115 Maschinen der Baureihe 103.1 planmäßig ein – in den Jahren 1982 bis 1984 waren es bis zu 120 gewesen –, aber die durchschnittliche Kilometerleistung in den Hauptumlaufplänen stieg um mehr als 100 km auf 1413 bzw. 1484 km je Tag an. Ab 1. Juni 1986 erreichten die „runden Renner“ wieder planmäßig Wien West, via Passau unter anderem erneut mit dem IC/Ex „Prinz Eugen“, den man 1987 in den Rang eines Eurocity erhob. Außerdem kamen sie mit D- bzw. Ex-Zügen via Salzburg in die österreichische Hauptstadt. Die zweite Periode des planmäßigen 103-Einsatzes in Österreich währte bis zum 29. Mai 1999.

Zum Fahrplanwechsel am 29. Mai 1988 mussten die 103.1 die IC/EC-Züge der Linie 4 Hamburg – München an die Baureihe 120.1 abtreten, weil diese Züge nun über die

**Überholung in Mainz Süd: 103 245, die
 letztgebaute Lok ihrer Reihe, zieht am
 13. April 1980 mit dem IC 15612 an ihrer
 etwas vom Bahnsteigdach verdeckten
 Schwesterlok 103 155 mit TEE 26 vorbei.**

FOTO: A. DUMJAHN

fertiggestellten Teilstücke der Neubaustrecke Hannover – Würzburg verkehrten. Wegen der zahlreichen Tunneln sollten dort nur druckertüchtigte Lokomotiven und Wagen zum Einsatz kommen. Allerdings ließ sich diese Vorgabe nicht konsequent einhalten. Um bei einer durch Reisende ausgelösten Notbremsung noch aus einem Tunnel herausfahren zu können, wurden alle 103.1 bis 1994 mit der elektropneumatischen Bremssteuerung (ep-Bremse) für die Notbremsüberbrückung nachgerüstet. Die damit ausgestattete 103 101 befuhr schon ab Mai 1991 regelmäßig die Neubaustrecke Stuttgart – Mannheim. Sie hatte die Bespannung des „Lufthansa-Airport-Express“ zwischen Stuttgart und Frankfurt (Main) Flughafen übernommen und deshalb auch ein Outfit in den Lufthansa-Farben Gelb/Lichtgrau erhalten. Ab Ende Mai 1993 bespannten 103.1 in der genannten Relation planmäßig die nunmehrigen Airport-Intercitys, aber auch auf der Neubaustrecke Hannover – Würzburg waren sie immer wieder vor schnellfahrenden Reisezügen anzutreffen.

Obwohl die bis Dezember 1989 vollständig abgelieferten 60 Loks der Baureihe 120.1 den 103ern nicht nur auf der Linie 4 IC/EC-Leistungen abnahmen, dominierten die weitaus imposanteren Co'Co'-Maschinen noch immer den IC/EC-Verkehr. Zudem erschloss sich ihnen seit Herbst 1988 ein neues Aufgabengebiet. Die Eröffnung der Interregio-Linie Hamburg – Göttingen – Kassel – Fulda bildete den Auftakt zur Schaffung des IR-Netzes; bald weitete sich der Einsatz der 103.1 vor IR-Zügen aus.

Schlecht bestellt schien es um die Zukunft der beige/roten und „neurolten“ Renner kurz vor dem Aufbruch ins Hochgeschwindigkeitszeitalter, in dem der ICE zum neuen Spitzenprodukt der DB avancierte. Die für 1991/92 geplante Einführung dreier ICE-Linien sollte den Bedarf an Schnellfahrlokomotiven drastisch verringern. Bisher hatte die DB nur zwei 103.1 nach schweren Unfällen ausgemustert (1972 die 103 106, 1981 die 103 125), nun erwog sie, systematisch mit der Ausmusterung der zunehmend reparaturanfälligen Maschinen zu beginnen.

Doch die Wiedervereinigung Deutschlands wirkte sich auf die 103.1 wie ein Lebenselixier aus. Durch die Eröffnung der ICE-Linie 6 Hamburg – Frankfurt – Stutt-



gart – München am 2. Juni 1991 wurden zwar viele Loks freigesetzt; dafür fuhren 103.1 nun auf der nach Berlin verlängerten IC-Linie 5 von Basel über Köln bis Helmstedt. (Später verlegte man den Wechsel auf DR-Dieselloks nach Braunschweig.) Ferner bespannten sie bis Bebra Züge der neu eingerichteten IC-Linie 9 Saarbrücken – Frankfurt – Leipzig – Dresden.

Mit weiterer Anlieferung von ICE-1-Garnituren für die Linie 4 Hamburg/Bremen – Nürnberg – München und die Linie 3 Hamburg/Berlin – Frankfurt – Karlsruhe wurden neben 120.1 wiederum 103.1 für neue Aufgaben frei. Loks beider Baureihen übernahmen ab 31. Mai 1992 IC/EC-Leistungen auf der neuen Linie 8 München – Nürnberg – Leipzig – Berlin, zunächst nur im Abschnitt bis Probstzella. Die Schließung der Fahrdrachtlücke zwi-

schen Helmstedt und Magdeburg ermöglichte ab 23. Mai 1993 Durchläufe über Magdeburg – Güterglück bis Berlin. Anfangs wendeten die auf der IC-Linie 5 eingesetzten 103.1 in Beelitz-Heilstätten oder Seddin, ab 4. Juli 1993 in Berlin-Wannsee, wo Dieselloks die IC-Züge zur Weiterbeförderung bis Berlin Hauptbahnhof (dem heutigen Ostbahnhof) übernahmen; der Fahrdracht reichte zwar schon bis zum neuen ICE-Endpunkt Berlin Zoo, dort konnte aber aus Kapazitätsgründen nicht umgespannt werden! Erst ab Sommer 1994 blieben die 103.1 auf dem 1138 km langen Laufweg von Basel SBB über Köln bis Berlin Zoologischer Garten am Zug, da dort nun wegen der bevorstehenden Stadtbahnsanierung auch Intercitys endeten. Nach Elektrifizierung der Abschnitte Bebra – Neudietendorf und Probstzella – Camburg liefen 103er ab

FOTOTERMIN FÜR DIE 103 195

Im Frühsommer 1978 erhielt ich einen Anruf von meinem Kollegen Franz Josef Rücker von den Wuppertaler Stadtwerken (WSW), der damals die Bild- und die Repröstelle der WSW leitete. Er regte ein Foto an der Sonnborner Brücke in Wuppertal an, das die Schwebebahn, die Straßenbahn und einen Gelenkbus gemeinsam mit einem modernen Zug der Bundesbahn zeigt. Es sollte eine spannende Angelegenheit werden, bis die Aufnahme im Kasten war. Ein Motiv aus der Fotoserie an der Sonnborner Brücke schmückte dann sogar die Titelseite des WSW-Fahrplans.

Dem Wunsch der WSW nach einer repräsentativen Zugeinheit auf der Brücke gedachten wir insoweit zu entsprechen, als wir eine Lok der Baureihe 103 mit einem IC-Wagen orderten, da dieser „Kurzzug“ unserer Berechnung nach problemlos ausreichte, um den beabsichtigten Effekt zu erzielen. Die Schwierigkeit bestand nun darin, dass die Lok samt Wagen von Köln Bbf aus genau zur vorausberechneten Zeit auf der Sonnborner Brücke eintreffen musste, denn die Schwebebahn und die Straßenbahn sollten nur möglichst kurz am Fotopunkt anhalten, damit der Fahrplan nicht zu sehr aus den Fugen geriet. Während dieser Zeit musste die von uns verständigte Ortspolizei den Verkehr auf der Straße regeln, denn die Straßenbahn und der Gelenkbus behinderten in der Fotoposition den Straßenverkehr nicht unerheblich.

Nachdem alles geregelt schien und ein Fahrplanentwurf für unseren „Fotozug“ erstellt worden war, verlangte das Fahrplanbüro der BD Köln für diese Sonderfahrt einer 103 mit einem IC-Wagen 1. Klasse plötzlich 5000,- Mark. Damit schien die Sache geplatzt. Die Wuppertaler Stadtwerke indes ließen nicht locker und setzten sich mit dem Kölner Direk-

tionspräsidenten in Verbindung, der schließlich nach Rücksprache mit mir grünes Licht für die Aktion gab.

Als alle Absprachen getroffen worden waren, konnte man meinen, dass nun nichts mehr schiefgehen würde, doch weit gefehlt! Einen Tag vor dem Fototermin rief mich der Lokführer der 103 an, da er mit den Angaben im Sonderfahrplan nicht viel anzufangen wusste. Ich wies ihn entsprechend ein und bat ihn, neben einem pünktlichen Erscheinen auch an die Sauberkeit der Lok zu denken; schließlich wollten wir uns als DB vor den Wuppertaler Stadtwerken nicht blamieren!

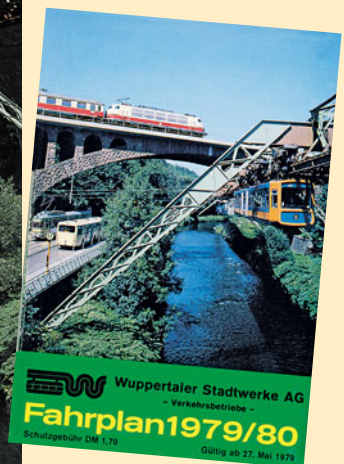
Kaum zu glauben, was sich dann kurz vor dem Fototermin in Köln abgespielt hat. Aufgrund meines Wunsches nach einer sauberen Lok entschloss man sich im Betriebsbahnhof, die 103 durch die Waschstraße zu schicken. Diese befand sich jedoch auf der rechten Rheinseite in Deutzerfeld, so dass die 103 zunächst durch das Nadelöhr Köln Hauptbahnhof geschleust werden musste, um nach erfolgter Reinigung zwecks Aufnahme des Wagens nochmals auf die linke Rheinseite zurückzukehren. Im Betriebsbahnhof angekommen, ertönte ein Knall – totaler Kurzschluss! Vielleicht doch zu gründlich gewaschen? Bis zum Termin in Sonnborn verblieben ganze 30 Minuten. Im Laufschrift begab sich der Lokführer auf die Suche nach einer Ersatzlok, die mit ihrem Wagen schließlich zwar unbewaschen, dafür aber pünktlich auf der Brücke eintraf. Die Ehre der DB war gerettet!

Ich stand mit einem am Brückende postierten DB-Mitarbeiter über ein Sprechfunkgerät ständig in Verbindung, der dem Lokführer der 103 195 per Handzeichen signalisierte, an welcher Stelle der Zug exakt zum Stehen kommen sollte. Alles klappte vorzüglich und die WSW waren sehr zufrieden, zeigte das Foto doch wie gewünscht alle öffentlichen Verkehrsmittel Wuppertals auf einem Bild. Und auch die DB verwendete dieses außergewöhnliche Motiv in den darauffolgenden Jahren gerne in verschiedenen Publikationen. *Helmut Säuberlich*



**Mit Spannung erwartete
Szenerie: 103 195 mit IC-Zug
beim Fototermin für ein
Fahrplan-Titelbild zusammen
mit städtischen Verkehrs-
mitteln an der Sonnborner
Brücke in Wuppertal.**

FOTO: HELMUT SÄUBERLICH,
ABB.: SLG. REIMANN



28. Mai 1995 auf der Linie 9 (über die Berliner Kurve bei Bebra) und auf der Linie 8 bis Leipzig durch.

Ernsthafte Konkurrenz erwuchs den „Flaggschiffen“ im IC-Verkehr ab Sommerfahrplan 1997 durch die erstmals in eigenen Umläufen eingesetzten Drehstromloks der Baureihe 101. Zunächst mussten für die störanfälligen 101er sehr oft 103er einspringen, der Planbedarf für die Baureihe 103 indes sank deutlich ab. Beim Betriebshof Frankfurt 1 galt ab 26. September 1997 ein 45-tägiger Laufplan, beim Betriebshof Hamburg-Eidelstedt waren zu Beginn der Winterfahrplanperiode 1997/98 noch 19 Maschinen in feste Umläufe eingebunden. Bereits angestimmte Abgesänge auf die „Schönste und Stärkste im Land“ erwiesen sich aber als verfrüht.

LEGENDE ZU LEBZEITEN

Denn so wie Rockmusiker oder Fußballer heutzutage schon zu Lebzeiten zur „Legende“ verklart werden, erging es auch der 103. Als sich das Ende ihrer Vorherrschaft im IC-Verkehr abzeichnete, wurde sie zur „Intercity-Legende“ hochstilisiert, obwohl sie noch längst nicht vollständig aus dem IC-Dienst verschwunden war und ansonsten im Fernverkehr weiterhin eine wichtige Rolle spielte. Anlass gab das Erscheinen der ab Fahrplanwechsel zum 1. Juni 1997 in eigenen Umläufen eingesetzten Baureihe 101. Außerdem büßten die Sechssacher wegen der Inbetriebnahme der zweiten ICE-Generation hochwertige Leistungen ein. Mit Einführung der ICE-Linie 10 Berlin – Köln entfielen die Langläufe zwischen Berlin und Basel über Köln. Die östlich von Magdeburg nun nach Leipzig – Dresden umgebogene IC-Linie 5 wurde auf Wendezüge umgestellt.

Die generell nicht wendezugfähigen 103er befuhren die klassische Ost-West-Magistrale über Magdeburg fortan mit Interregios der Linie 17 Berlin – Aachen, ferner mit Interregios der Linie 16 Berlin – Bad Bentheim (– Schiphol) und mit Nachtschnellzügen wie D 242/243 Berlin – Paris (zwischen Berlin und Aachen).

Freilich wirkte sich die Aufnahme des Plandienstes der Baureihe 101 erst einmal weniger gravierend aus als erwartet. In drei der vier für die neu abgelieferten Maschinen aufgestellten Umlaufpläne dominierten wochenlang die 103er! Nachdem einige „Kinderkrankheiten“, z.B. den Funkbetrieb von Rangierloks beeinträchtigende Störströme, beseitigt waren, stabilisierte sich der Einsatz der 101er im Winter 1997/98. So lösten sie die 103er insbesondere vor den schweren IC-Zügen der Linie 1 zwischen Hamburg und Süddeutschland ab, auch vor den Eu-



In die Farbtöpfe gefallen: Als erste Lok ihrer Reihe büßte die 103 115 im Jahr 1987 das klassische Outfit in TEE-Farben gegen ein Farbleid im seinerzeit neuen orientroten Look ein. 1991 verpasste man der 103 101 einen Anstrich in Lufthansa-Farben für den Einsatz vor dem Lufthansa-Airport-Express. Auf Initiative eines EJ-Mitarbeiters erhielt die 103 233 in Kooperation mit der Firma Roco als einzige „Hundertdrei“ einen verkehrsroten Anstrich. Und kunterbunt präsentierte sich die 103 220 ab 1995 ebenfalls als Unikat im Farbdesign des damals eingeführten neuen Touristikzugs.

FOTOS: GERD WILHELM (2), FERDINAND VON RÜDEN, ANDREAS RITZ



rocitys zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet bzw. Magdeburg und Basel SBB.

Dennoch wurden die schon auf 19 Tage reduzierten Hamburger 103-Pläne wieder ausgeweitet, ab 1. Februar 1998 umfassten sie insgesamt 36 Plantage. Das Haupteinsatzgebiet verlagerte sich immer stärker auf den Interregio-Verkehr. Neben den Linien 16 und 17 war die Linie 15 Bremerhaven/Hamburg – Ruhrgebiet – Koblenz zu bedienen. An die Blütezeit der 103 erinnerten IC/EC-Leistungen in der Relation Hamburg – Ruhrgebiet – Frankfurt und Einsätze vor EC-Zügen sowie hochwertigen Nachtzügen (EuroNight) auf der Route über Passau nach Wien.

Auch die „Rollende Raststätte“ genannten Intercitys mit Autobeförderung zwischen Berlin-Grunewald und Dortmund standen auf dem Programm.

Der ab 1. Februar 1998 insgesamt 44 Tage umfassende 103-Plan des Betriebshofs Frankfurt (Main) 1 enthielt noch zahlreiche IC/EC-Züge vor allem auf den Strecken Dortmund – Stuttgart – München, Frankfurt – Leipzig und Frankfurt – Passau – Wien. Aber auch die Frankfurter Maschinen kamen verstärkt vor Interregios zum Einsatz: insbesondere auf der Linie 28 im Abschnitt Stuttgart – Karlsruhe und auf der Linie 23 Norddeich Mole – Ruhrgebiet – Karlsruhe mit einem Durchlauf bis/ab Freiburg. Auf der Route Stuttgart – Salzburg – Wien bespannten sie das Zugpaar D 263/262 „Orient-Express“.

Ende Mai 1998 verfügte die DB AG über 88 abgenommene Lokomotiven der Baureihe 101. Mittlerweile hatte die planmäßige Ausmusterung der 103er begonnen. Nachdem zuvor nur durch Unfälle oder Brände schwer beschädigte Maschinen ausgemustert worden waren, schieden von Ende April 1997 bis Mitte März 1998 neun Loks wegen Fristablauf oder nicht mehr als reparaturwürdig angesehener Schäden aus dem Bestand. Angemerkt sei, dass es bereits seit Jahren „Invaliden“ gab, die aufgrund schlechter Fahreigenschaften bis zur nächsten Ausbesserung oder eben bis zur z-Stellung nur noch maximal 160 km/h – in Einzelfällen sogar nur höchstens 100 km/h – fahren durften. Deshalb hatte das Bw Hamburg 1 (Eidelstedt) beispielsweise 1992/93 Mischpläne mit der Baureihe 110.1 aufgestellt, die überwiegend Eil- und Nahverkehrszugleistungen enthielten.

Zum Fahrplanwechsel am 24. Mai 1998 zählten noch 128 Lokomotiven der Baureihe 103.1 sowie die in 750 003 umgezeichnete 103 222 des Forschungs- und Technologiezentrums (FTZ) Minden zum Bestand. Gleichwohl ging der Planeinsatz nicht etwa zurück, sondern stieg wieder an. Die Kür-



Auch auf der Berliner Stadtbahn heimisch: Unter anderem mit Interregios der klassischen Ost-West-Magistrale via Magdeburg kamen 103er in die Hauptstadt – hier ein IR aus Münster im Mai 1999 beim Alexanderplatz.

FOTO: KONRAD KOSCHINSKI

zung der Frankfurter 103-Umläufe auf 32 Plantage wurde durch die Ausweitung der Hamburger 103-Umläufe auf 56 Plantage mehr als ausgeglichen. Hamburg-Eidelstedt disponierte viele bisher von Frankfurter Maschinen erbrachte Leistungen, unter anderem die nach Österreich. Sowohl Frankfurt 1 als auch Hamburg-Eidelstedt setzten 103er vermehrt auf der Strecke Padborg – Flensburg – Hamburg ein: mit EuroNight-Zügen beispielsweise im Durchlauf zwischen Padborg und Nürnberg sowie Köln; vor allem aber übernahmen die Schnellfahrloks Interregios der Linie 12 zwischen Padborg und Hildesheim.

Völlig unerwartet erhöhte sich der Bedarf im Juni 1998 weiter. Nach der ICE-Katastrophe von Eschede mussten die 103.1 viele ICE-Ersatzzüge bespannen. Dabei befuhren sie die Neubaustrecken in voller Länge. Die häufigen Geschwindigkeitswechsel und zahlreichen Tunneln machten den Personalen zu schaffen, denn die Automatik-Steuerung (AFB) war inzwischen ausgebaut worden und die Führerstände waren nicht druckertüchtigt. Trotzdem gelang es, die durchaus straffen „Notfahrpläne“ weitgehend einzuhalten. Die nun schon rund ein Vierteljahrhundert alten Maschinen hielten sich wacker, wozu die hohe Einsatzbereitschaft des Werkstattdienstes wesentlich beitrug.

Eigentlich sollte die Baureihe 103.1 bis zum Jahr 2000 ausscheiden. Da sich Zweifel an der Realisierbarkeit dieser Planung mehrten, trieb die DB AG bzw. die neu für die Fernverkehrsfahrzeuge zuständige DB Reise & Touristik AG (R&T) die Ausmusterung eher zaghaft voran. Immerhin

wurde der Bestand von Ende Juli 1998 bis Ende April 1999 um weitere 13 Exemplare, durchwegs 103.1 der kurzen Bauform, vermindert. Danach galt bis zum Herbst ein Ausmusterungsstopp. Zeitweilig gab es Überlegungen, die Loks der Langversion (103 173, 103 216 bis 245) wieder zu untersuchen und bis 2005 zu erhalten. Jedoch bekam nur noch die 103 235 im Oktober 1999 eine fristverlängernde Auslaufuntersuchung. Am 30. Oktober 1999 hob DB R & T den Ausmusterungsstopp kurzerhand auf; auf einen Schlag schieden nochmals 13 Maschinen aus, darunter auch die „langen“ 103 243 und 244.

Klar war mittlerweile, dass man 103.1 im Jahr 2000 für den EXPO-Verkehr benötigen würde. Über die erforderliche Stückzahl herrschte Unsicherheit, auch wegen technischer Probleme mit den seit Juni 1999 vollzählig abgelieferten 145 Lokomotiven der Baureihe 101. Aufgrund des hohen Schadbstands bei der Baureihe 120.1

stieg der Planbedarf beim Bh Hamburg-Eidelstedt nach vorübergehender Reduzierung im Winter 1999/2000 erneut auf bis zu 57 sechsachsige Renner an. Frankfurt 1 benötigte planmäßig wie im Sommer 1999 täglich 13 und vor allem am Wochenende zwei weitere 103.1.

Die regulären Einsätze nach Österreich gehörten seit Ende Mai 1999 der Vergangenheit an. Auch die Route im Rheintal südlich von Karlsruhe wurde nicht mehr regelmäßig befahren (abgesehen vom frühmor-

gendlichen IR 2463 Baden-Baden – Stuttgart). Nach wie vor täglich unterwegs waren die legendären Loks in einem von den Eckpunkten Paderborn und München, Aachen und Dresden begrenzten Einsatzgebiet. Immer mehr Fotografen jagten in diesem riesigen Revier, am heißesten darauf erpicht, eine rot-beige Lok vor die Linse zu bekommen. Ende 1999 trugen noch 27 der 96 im Bestand geführten 103.1 das traditionelle Farbkleid, außerdem die 750 003.

Noch ließen sich im Winter 1999/2000 reichlich 103er auf ihrer wohl populärsten Stammstrecke entlang des Mittelrheins ablichten – wenngleich jetzt meist mit blau-weißen IR-Wagen. Nur wenig Geduld brauchte auch, wer die einstigen Paraderpferde der DB im Häusermeer der Hauptstadt auf den Film bannen wollte. Seit 24. Mai 1998 befuhren sie die Berliner Stadtbahn bis zum Ostbahnhof, seit 27. September 1998 erreichten sie Berlin mit den Interregios der Linie 16 via Oebisfelde auf der Neubaustrecke und kamen somit durch die Halle des neuen Bahnhofs Berlin-Spandau. Aussicht auf „reiche Beute“ bestand zudem entlang der IR-Linie 20 Aachen – Hamm – Kassel – Weimar, wo die 103er den 101ern fast alle Interregios abgenommen hatten.

Recht selten geworden waren Einsätze der 103.1 im EC/IC-Verkehr, doch gab's hier ein paar Highlights: zum Beispiel EC 11/10 „Mimara“ zwischen Leipzig und Nürnberg, also im Saaletal und im Frankenwald, oder EC 56 „Goethe“ im Abschnitt Dresden – Leipzig – Frankfurt/Main. Umso häufiger erbrachten die Loks Sonderleistungen, für die DB Reise & Touristik bisher noch auf 110er oder 111er von DB Regio zurückgreifen musste. Dazu zählten zusätzliche Intercitys und Entlastungsschnellzüge zu den Hauptreisezeiten, Ersatz-IC für ausgefallene oder stark verspätete Planzüge, zunehmend auch die Überführung von Leerwagenparks. Außerdem bespannten die Maschinen vermehrt Autoreisezüge.

Kommen wir zum Sommerfahrplanabschnitt 2000, der wegen der Weltausstellung EXPO in Hannover bis zum 4. November dauerte und nach dessen Ablauf der Planeinsatz der Baureihe 103.1 eigentlich beendet sein sollte. Vorhanden waren am 28. Mai 2000 noch 88 Maschinen, davon 26 in Frankfurt und 62 in Hamburg beheimatet, ferner die FTZ-Lok 750 003. Beim Bh Hamburg-Eidelstedt betrug der Planbedarf jetzt nur noch 20, beim Bh Frankfurt 1 unverändert 15 Maschinen.

Der 16-tägige Hamburger Hauptplan A1 enthielt vor allem Interregios auf den Linien Bad Bentheim – Berlin und Aachen – Kassel – Weimar, außerdem Eurocitys zwischen Köln und Emmerich und

Dem offiziellen Ende nahe: 103 237 am 11. Dezember 2002 mit Intercity-Garnitur in Recklinghausen Süd. Bereits einen Monat später wurde diese Maschine ausgemustert.

FOTO: STEFAN PONZLET



Die Unermüdliche: Von Dezember 2008 bis Juni 2009 pendelte die 103 245 nahezu täglich mit ICE-Ersatzzügen zwischen München und Nürnberg – hier fotografiert am 10. April 2009 in Treuchtlingen.

FOTO: UDO STEINWASSER

einzelne Intercitys zwischen Hamburg und Köln. Ferner waren D-Züge und „NachtZüge“ enthalten, z.B. D 370/371 im Abschnitt Leipzig – Dortmund und NZ 1948/1949 auf dem gesamten Laufweg Berlin-Lichtenberg – Bonn-Bad Godesberg. Die durchschnittliche Tagesleistung betrug 1000 km. Darüber hinaus sah ein dreitägiger Plan A2 freitags und sonntags die Beförderung zusätzlich eingelegter IR-Züge zwischen Köln und Berlin bzw. Leipzig vor, ansonsten meist die Bereitschaft als EXPO-Reserve. Kernleistung des eigens für die Touristiklok 103 220 aufgestellten Plans A3 war das samstägliche UEx-Paar zwischen Köln und Binz.

Im 13-tägigen Hauptplan F1 des Bh Frankfurt 1 dominierten die IR-Züge der Relation Kassel – Hamburg – Padborg, zwischen München und Padborg war auch das EN-Paar 482/483 zu befördern. Nachts wurde mit D 1904 von Nürnberg aus Dresden erreicht, dann mit IR-Zügen auf der Strecke Dresden – Leipzig gependelt, ehe es mit D 1905 zurück nach Nürnberg ging. Aus dem übrigen Pensum ragten die Bespannung des EC 18 „Andreas Hofer“ von München bis Stuttgart und des EC 65 „Mozart“ von Stuttgart bis München heraus. Im Tagesdurchschnitt brachten es die im Frankfurter Hauptplan eingesetzten 103.1 noch auf beachtliche 1102 km. Daneben gab es für zwei Loks den Autoreisezug- und Wochenendzug-Plan F4, in dem die Autotransportwagen führenden UEx 1350 Stuttgart – Kornwestheim – Sassnitz Fährhafen, UEx 1332 Sassnitz Fährhafen – Rostock und UEx 1351 Rostock – Kornwestheim herausragten.

VON WEGEN EINSATZENDE ...

Hoch angesetzt war zunächst mit bis zu ca. 15 Frankfurter und Hamburger 103.1 der Bedarf für den EXPO-Verkehr, doch das Fahrgastaufkommen blieb hinter den Erwartungen zurück, weshalb viele EX-Züge wieder gestrichen wurden. Hingegen pendelten zwei Loks längere Zeit mit Ersatzzügen für ICE-T zwischen Leipzig und Dresden, da man die auf ICE-T umgestellte Linie 9 Frankfurt (Main) – Dresden aufgrund technischer Probleme in Leipzig brechen musste.



Der Reservepark schrumpfte im Laufe der Sommerfahrplanperiode 2000 drastisch. Von Ende Mai bis Ende Oktober traf 22 Maschinen das Ausmusterungsurteil. Die Fans der „Intercity-Legende“ liefen im milden Herbstlicht noch einmal zu Hochform auf, betrachteten sie doch den 4. November als „Deadline“.

Aber dann geschah das Wunder: Für die Frankfurter 103.1 galt ab 5. November 2000 ein Umlaufplan, der sich wider Erwarten nicht auf einen kleinen Bereich konzentrierte, sondern 21 Plantage (mit durchschnittlich 1009 km/Tag) enthielt, die Leistungen fast im gesamten Bundesgebiet umfassten – von Aachen bis Dresden, von Padborg bis München. Problemlos abdecken ließ sich dieser Bedarf durch den Betriebshof Frankfurt 1, nachdem er am 1. November die meisten Hamburger Maschinen erhalten hatte. Die letzten betriebsfähigen Exemplare wechselten am 25. Januar 2001 von der Elbe an den Main.

Wie gewohnt beherrschten die 103.1 den IR-Verkehr auf den Linien 12 Padborg – Hamburg – Kassel und 16 Berlin – Hannover – Bad Bentheim. Unverändert standen die Nachtschnellzüge zwischen München und Padborg sowie Nürnberg und Leipzig/Dresden auf dem Programm, auch einzelne IR-Leistungen auf der Strecke Leipzig – Dresden, des Weiteren einzelne Interregios auf der Strecke Stuttgart – Nürnberg und in der Relation München – Würzburg – Frankfurt/Main (sowohl über Augsburg als auch über Ingolstadt).

Und was ihre Bewunderer in Ekstase versetzte: Wieder wetteiferten die angehimelten Schienenstars mit der Loreley darum, wer denn nun die Schönste im Lande sei. Neue Top-Leistungen auf der linken Rheinstrecke waren der von Stuttgart bis Münster mit 103.1 bespannte IC 118 und

der von Dortmund bis Stuttgart mit ihnen bespannte EC 13.

Kurz nach Aufstellung des 21-Tage-Plans kam ein dreitägiger Umlauf mit abermals den 101ern abspenstig gemachten Interregios auf der Linie 20 Aachen – Kassel – Weimar hinzu, Mitte Januar 2001 dann noch ein viertägiger Umlauf mit IR- und D-Zügen zwischen Dresden und Leipzig und EC/IC-Zügen in der Relation Kiel – Berlin – Dresden. Grund: Zahlreiche Loks der dafür vorgesehenen Baureihe 112.1 waren nach Schäden an den Schlingerdämpfern nur noch für 140 km/h zugelassen.

Außer in den vorerst gültigen Ersatzplänen sprangen die vitalen Renner nahezu täglich für kränkelnde 101er, 120er und 112er in die Bresche. Da fiel es schwer, an das trotzdem für den 9. Juni 2001 vorhergesagte Einsatzende zu glauben. Allerdings liefen unerbittlich die Revisionsfristen ab. Deshalb verminderte sich der Bestand im Laufe der Winterfahrplanperiode 2000/01 von 66 auf 50 Loks. Davon waren 38 orientrot und zehn rot-beige lackiert (nicht mitgezählt die 750 003). Farblich aus der Reihe tanzten nach wie vor die Touristiklok 103 220 und erst seit Anfang August 2000 die 103 233. Letztere hatte auf Initiative des Eisenbahn-Journals ein vom Modellbahnhersteller Roco gesponserter verkehrsrotes Farbleid erhalten.

Tatsächlich verloren die eleganten Schnellfahrlokomotiven zum Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 ihre Planleistungen – vorübergehend, denn im August kehrten sie in den Plandienst zurück! Am 20./21. Juli hieß es erst einmal: Auf nach Berlin! Fast 30 der 40 noch voll einsatzfähigen Maschinen brachten Sonderzüge aus der „Provinz“ zur Love Parade in die Haupt-

Kennen Sie diese Ausgaben der Eisenbahn-Journal-Reihe „Super-Anlagen“?



Lindau im Bodensee
Best.-Nr. 671102



Blütezeit der DRG
Best.-Nr. 671201



Modellbahn-Zauber
(mit DVD)
Best.-Nr. 671301



Kindheitstraum auf
kleinem Raum
Best.-Nr. 671302



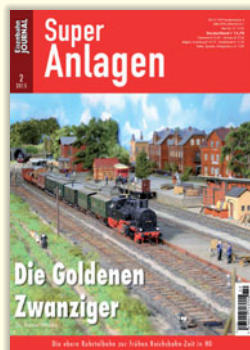
Industrie und
Bundesbahn
Best.-Nr. 671401



Modellbahnwelt
Odenwald (mit DVD)
Best.-Nr. 671402



Fünf Themen, eine Anlage
Best.-Nr. 671501



Die Goldenen
Zwanziger
Best.-Nr. 671502

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen, je € 13,70

Weltkulturerbe im Modell



NEU
€ 13,70

Ein beeindruckendes H0-Modell der ersten normalspurigen Gebirgsbahn

Von Gloggnitz nach Mürrzuslag verläuft die älteste und gleichzeitig eine der faszinierendsten normalspurigen Gebirgsbahnen Europas: die 1998 in die Liste des Unesco-Weltkulturerbes aufgenommene Semmeringbahn. Auf rund 41 Kilometern führt die Strecke durch 14 Tunnel, über 16 große Viadukte und mehr als 100 kleinere Brücken - und überwindet mehr als 400 Meter Höhenunterschied. Diesem eisenbahntechnischen Leckerbissen haben sich die Modelleisenbahn-Freunde Köln angenommen. Zahlreiche markante Punkte der Semmering-Bahn wie die Viadukte, das über die Kalte Rinne oder den Adlitzgraben, haben Sie auf ihrer neuen Ausstellungsanlage im Maßstab 1:87 nachgebildet. Entstanden ist eine faszinierende elf Meter lange und rund fünf Meter breite Anlage, auf der alleine zur Begrünung der gewaltigen Gebirgskulisse rund 1500 Bäume gesetzt wurden.

Das Team um Hartmut Groll wird die Anlage Ende April 2016 erstmals auf der Intermodell in Dortmund dem Publikum vorführen.

Best.-Nr. 671601

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



Nochmal Frühling statt Finale: Munter wie eh und je rauscht die 103 235 am 25. April 2013 mit IC 2906 (als Ersatz für IC 118) bei Gau Algesheim zwischen Mainz und Bingen durch eine von aufblühenden Obstbäumen gesäumte Kurve.
FOTO: J. KEMPFLING

stadt, darunter die rot-beigen 103 113, 103 132, 103 235, 103 145 und – wow! – die E 03 001. Auch die bunte 103 220 war zu beobachten. Ebenfalls in Berlin weilten zu dieser Zeit die 103 174, 103 184 (rot-beige) und 103 188. Ihre zutiefst demütigende Aufgabe war es aber, Reisezugwagen vorzuheizen ...

Der ab 5. August 2001 gültige neun-tägige Laufplan FA enthielt neben den Interregios der Linie 16 Berlin – Bad Bentheim unter Anderem zwei IR-Paare der Linie 36 im Abschnitt Berlin – Frankfurt/Main und mehrere IR-Paare der Linie 15 (Abschnitt Münster – Koblenz), ferner das Nachtzugpaar NZ 1948/1949 Berlin – Dortmund. Ab 30. September umfasste der Plan FA bei fast unverändertem Einsatzgebiet zehn Tage (im Schnitt 1258 km), hinzu kam ein eintägiger Plan FB mit IC 753 Frankfurt/Main – Halle (freitags) und IC 754 Leipzig – Frankfurt/Main (sonntags).

Außerdem wurden im Herbst bis zu sieben 103er für als „Säufertzüge“ verschrieene Wochenend-D-Züge aus dem Rhein-Ruhr-Gebiet in die Weingegenden an Rhein und Mosel, aber auch nach Norddeich benötigt. Darüber hinaus gab's weiterhin bundesweite Einsätze vor Sonder-, Entlastungs- und Autoreisezügen. Heiße Kandidaten für die außerplanmäßige Bespannung durch eine 103.1 waren die Eurocitys zwischen Stuttgart und München, wobei es sogar zu Einsätzen vor Wendezuggarnituren kam. Gegebenenfalls musste man die Lok dann dem Steuerwagen vorspannen.

Ab 9. November 2001 trat ein zusätzlicher, viertägiger Laufplan FX in Kraft, der bundesweit vor allem Leerreisezug-Überführungen (Fernreisezüge für besondere Zwecke = FbZ) enthielt. Im Rahmen dieses Plans übernahmen 103.1 an Wochenenden auch einige Interregio-Züge zwischen Flensburg und Berlin sowie Frankfurt/Main und Berlin.

Der zehntägige Hauptplan wurde ab 2. Januar 2002 schrittweise aufgegeben, die Leistungen gingen wieder auf die Baureihen 101 und 112.1 über. Den 103.1 verblieb der viertägige Plan FX, in den man neu an Samstagen D-Züge zwischen Köln und Aachen integrierte. Außerdem wurde statt des früheren Wochenendplans ein neuer Plan FC für eine Lok aufgestellt. Zu den erwähnten IC 753 (freitags Frankfurt/Main – Halle) und IC 754 (sonntags Leipzig – Frankfurt/Main) kamen hinzu: montags bis donnerstags und sonntags NZ 1950 Frankfurt/Main – Fulda sowie montags NZ 1957 bzw. dienstags bis freitags NZ 1951 Fulda – Frankfurt/Main.

Im Januar 2002 rückte die 103 184 in den Mittelpunkt des Interesses der Fangemeinde. Die zuvor für Heizdienste in Berlin-Rummelsburg verwendete Lok erhielt im Heimatwerk Frankfurt 1 Tauschradsätze und einen rot-beigen Neuanstrich mit rotem Rahmen! Auch andere schadhafte abgestellte Lokomotiven wurden wieder repariert, darunter die im Werk Opladen mit Tauschdrehgestellen versehene bunte 103 220.

Fristverlängernde Revisionen allerdings gab es nach wie vor nicht mehr. So verminderte sich der Einsatzbestand bis zum 19. Juni 2002 auf 31 Maschinen: 103 103, 122, 126, 131, 135, 144, 148, 160, 166, 174, 176, 182, 190, 217, 221, 223, 227, 228, 230, 232, 237 und 240 orientrot; 103 113, 132, 167, 184, 235 und 245 rot-beige; 750 003 (ex 103 222) rot-beige; 103 220 in den Farben des Touristikzuges; 103 233 verkehrsrot.

Neun weitere Maschinen befanden sich im z-Park, darunter die rot-beigen 103 224 (leihweise beim Dampflok-Museum Neuenmarkt-Wirsberg) und 103 226 (vorgesehen für Lokomotivclub Baureihe 103 e.V. in Wuppertal), ferner die orientrote 103 101 (als Dauerleihgabe beim Eisenbahnmuse-

um Darmstadt-Kranichstein). Die – neben der betriebsfähigen E 03 001 – als DB-Museumslokomotive auserkorene rot-beige 103 245 befand sich noch im Einsatzbestand. Für besondere Aufgaben waren bei der DB AG Mitte Juni 2002 außerdem die rot-beigen 103 136 (Umrichterlok im Werk München-Neuaubing) und 103 219 (Bremslok im Werk Opladen) vorhanden.

Die für fünf Loks aufgestellten Laufpläne behielten, mit geringen Änderungen, über den 15. Juni 2002 hinaus Gültigkeit. Anstelle der D 224, D 415, D 428 und D 225 zwischen Köln und Aachen wurden nun samstags die EC 13 von Dortmund bis Stuttgart und IC 118 von Stuttgart bis Münster bespannt. Mitte Juli 2002 kam es erneut zu einem Großeinsatz anlässlich der Love Parade in Berlin, außerdem sprangen die „runden Renner“ im Herbst häufig für 101er auf der Rheinschiene in die Bresche.

Während die FbZ-Leistungen des Plans FX auf die Baureihen 112.1 und 113 übergingen, wurde für die 103.1 zum 4. November 2002 überraschend ein achttägiger Umlauf mit IR-Leistungen zwischen Berlin und Münster bzw. Bad Bentheim sowie zwischen Münster und Koblenz aufgestellt, außerdem war wieder das Nachtzugpaar NZ 1948/49 zwischen Berlin und Dortmund zu bespannen. Zu diesem Comeback verhalfen erneute Drehgestellprobleme bei der Baureihe 101, doch am 14. Dezember 2002 ging der Plandienst für die legendären Schnellfahrloks definitiv zu Ende.

FINALE? NICHT WIRKLICH!

18 Exemplare der Klassiker waren zu Jahresbeginn 2003 noch betriebsfähig, der Bestand schrumpfte jedoch rasch auf die Hälfte. Am 5. August 2003 verabschiedete die DB AG die Baureihe 103 schließlich offiziell aus dem IC-Einsatz. Doch es kam anders. Seit 2006 wurden meist vier Maschinen im Betriebsbestand geführt, darunter eine Bahndienstlok vorwiegend für Messfahrten. Am Jahresanfang 2009 ging es nochmals munter zur Sache: Wegen Problemen mit der ICE-Flotte bespannte die 103 245 weiterhin fast täglich Intercity-Züge.

Im Sommer 2013 setzte die DB AG sogar wieder drei 103er in IC-Diensten ein. Dies waren neben der 103 245 die aus dem Museumsbestand reaktivierte 103 113 und 103 235, die Anfang 2015 aber Fristablauf hatte und nun ihrerseits zum Bestand des DB Museums Koblenz-Lützel gehört. Seit Herbst 2014 schließlich war 103 245 planmäßig mit einem IC-Zugpaar zwischen München und Ulm im Einsatz. Und wann kommt nun wirklich das Finale bei „eins null drei“? Wer weiß das schon ... □

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by vedes

02763 Zittau

Theile & Wagner
GmbH & Co.
Reichenberger Str. 11
Tel.: 035 83/50 09 70

42289 Wuppertal

Modellbahn Apitz GmbH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202/62 64 57

67146 Deidesheim

moba-tech
it-works Systemtechnik GmbH
Bahnhofstr. 3
Tel.: 063 26/7 01 31 71

78247 Hilzingen

Spielwaren Reimann GmbH
Untere Gießwiesen 15
Tel.: 0 77 31/9 89 90

91522 Ansbach

Spiel + Freizeit
Fechter GmbH
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8
Tel.: 0981/96 96 90

21614 Buxtehude

Spiel + Sport Grob
Bahnhofstr. 54-56
Tel.: 0 41 61/28 60

48145 Münster

WIEMO
Modellbahntreff Münster
Warendorfer Str. 21
Tel.: 0251/13 57 67

71032 Böblingen

Eisenbahn & Modellbau
Köngeter
Poststr. 44
Tel.: 0 70 31/22 56 77

81925 München

Die Spielzeugkiste
Inh. Michael Golombeck
Rosenkavaliersplatz
Tel.: 089/9 10 12 43

93133 Burglengenfeld

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 0 94 71/70 12 11

22043 Hamburg

Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040/6 53 22 44

53721 Siegburg

Spiel und Freizeit
Wasser
Markt 6
Tel.: 0 22 41/6 66 53

71638 Ludwigsburg

Spiel + Freizeit
Zinzhäfer
Splitudestr. 40
Tel.: 0 71 41/92 56 11

83395 Freilassing

Seigert Spiel + Freizeit
Handels GmbH
Sägewerkstr. 18
Tel.: 0 86 54/47 90 91

Europa

24534 Neumünster

Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwelt
Großflecken 34
Tel.: 0 43 21/41 87 16

53859 Niederkassel

Müller's Modellsportwaren
Spicherstr. 8
Tel.: 0 22 08/49 34

72250 Freudenstadt

Spiel + Freizeit Wagner
Inh. K. J. Bühler e.K.
Martin-Luther-Str. 7
Tel.: 0 74 41/76 09

85221 Dachau

Spielwaren Schmidt
Inh. Karin Märkl e.K.
Münchner Str. 33
Tel.: 0 81 31/8 29 87

AT-1010 Wien

Karl Hilpert KG
Schulerstr. 1-3
Tel.: 00 43/15 12 33 69

25348 Glückstadt

Meiners
Hobby & Spiel GmbH
Große Krempenstr. 13
Tel.: 0 41 24/93 70 33

54290 Trier

Spielzeugparadies
Gerd Klein GmbH
Nagelstr. 28-29
Tel.: 0651/4 88 11

73033 Göppingen

Spiel + Freizeit
Korb-Rau
Poststr. 50
Tel.: 0 71 61/7 25 77

86199 Augsburg

Augsburger Lokschnitten
GmbH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821/57 10 30

AT-6020 Innsbruck

Spielwaren Heiss
Manfred Gress e.U.
Museumsstr. 6
Tel.: 00 43/5 12 58 50 56

28307 Bremen

Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Thalenhorststr. 15d
Tel.: 0 52 31/9 80 71 23

59909 Bestwig

Henke Spielzeugland
Wilhelm Henke
Bundesstr. 132-133
Tel.: 0 29 04/12 92

73108 Gammelshausen

Das Lokmuseum
Inh. Michael Merz
Hauptstr. 23
Tel.: 0 71 64/91 93 64

86368 Gersthofen

Spiel + Freizeit Gersthofen
Handels-GmbH & Co. KG
Hery-Park 2000
Tel.: 0821/2 49 21-20 00

FL-9490 Vaduz

Mikado
Hobby, Spiel + Freizeit
Städtle 19
Tel.: 00 42/32 32 79 94

28865 Lilienthal

Spielzeug HAAR
Anke Haar
Hauptstr. 96
Tel.: 0 42 98/9 16 50

60385 Frankfurt

Meder Spielwaren
Meder oHG
Berger Str. 198
Tel.: 069/45 98 32

73728 Esslingen

HEIGES Spielwaren
GmbH & Co. KG
Fischbrunnenstr. 3
Tel.: 0 71 1/3 96 94 60

86633 Neuburg

Spielwaren Habermeyer
Habermeyer Karl
Färberstr. 90-92
Tel.: 0 84 31/86 43

NL-1171 DB

Badhoevedorp
Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53
Tel.: 00 31/2 06 59 94 94

32760 Detmold

Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Gildestr., Ecke Marie-Curie-Str.
Tel.: 0 52 31/9 80 71 23

61231 Bad Nauheim

Spielwaren-Souvenir-
Eisenbahnhaus Feigenspan
Parkstr. 14
Tel.: 0 60 32/28 74

74613 Öhringen

Spielwaren Bauer
Inh. Karlheinz Bauer e.K.
Marktstr. 7
Tel.: 0 79 41/9 49 50

86720 Nördlingen

Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 0 90 81/42 28

NL-8261 HM

Kampen
Trein en Zo
Geerstraat 12
Tel.: 00 31/3 83 31 61 38

33332 Gütersloh

Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 0 52 41/2 63 30

63450 Hanau

Spiel + Freizeit Brachmann
Heinrich Brachmann GmbH
Rosenstr. 9-11
Tel.: 0 61 81/92 35 20

74821 Mosbach

Schreib- + Spielwaren
Dunz GmbH & Co. KG
Kessergasse 5
Tel.: 0 62 61/9 21 20

87616 Marktoberdorf

Spielwaren Härtle
Inh. Matthias Franz e.K.
Kaubeurenstr. 1
Tel.: 0 83 42/56 30

BE-3053 Oud-Heverlee

Het Spoor
Kerselaers Henri
Parkstraat 90
Tel.: 00 32/16 40 70 42

34466 Wolfhagen

Spielwaren Pelz
Inh. Ernst Pötter
Mittelstr. 10+13
Tel.: 0 56 92/23 61

63920 Großheubach

Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 0 93 71/6 50 80 13

76275 Ettlingen

Spielkiste Brenner
Inh. Matthias Brenner
Kirchenplatz 2
Tel.: 0 72 43/1 67 06

90587 Siegersdorf

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 27a
Tel.: 0 91 1/75 31 75

MOMENTE

Das erste Mal in Altenbeken

TEXT UND FOTO: CHRISTIAN EILERS

Schulferien Herbst 1970. Obwohl die Baureihe 012 vom Bw Hamburg-Altona mit ihren spektakulären Einsätzen auf der Westerlandstrecke Grund genug gewesen wäre, zuhause zu bleiben, zog es mich doch an einen anderen Ort, der wahrscheinlich auch auf ewig mit dem Dampflokbetrieb der DB verbunden sein wird – nach Altenbeken.

Gerade 16 Jahre alt, musste ich nach der hart erkämpften Zustimmung meiner Eltern zu dieser Tour im Vorfeld viele Dinge bereits selbst organisieren: Da war zunächst der Kauf der Fahrkarte für die geplante Reiseroute. Als stolzer Besitzer eines „Wuermeling-Ausweises“ gab es damals 50 Prozent Ermäßigung auf den Fahrpreis. Voraussetzung hierfür war nicht der Kauf einer Bahncard (ein undenkbares Wort für die damalige Zeit), sondern die Zugehörigkeit zu einer Familie mit mindestens drei Kindern. Benannt war diese Regelung nach ihrem Urheber, dem ehemaligen Familienminister Franz-Josef Wuermeling (CDU). Dann war die schriftliche Anmeldung bei der nächstgelegenen Jugendherberge mit zugehöriger Bestätigung erforderlich. Die Fotoausrüstung musste geprüft werden und nicht zuletzt galt es natürlich, die Geldfrage zu beantworten: War doch im Jahr 1970 der selbst auferlegte Tagesspesensatz von zehn Mark (inklusive Übernachtung) erfahrungsgemäß kaum noch zu halten. Und dann dieser unglaublich teure Diafilm Kodachrome II. Aber irgendwie hat dann doch alles geklappt und mein gleichaltriger Freund und ich finden in der Nacht vom 15. auf den 16. Oktober 1970 unsere Bettruhe in der Jugendherberge Paderborn.

Um am nächsten Morgen den E 1807 nach Altenbeken, Paderborn ab 7.27 Uhr, zu erreichen, bleibt uns nichts anderes übrig, als die noch verschlossene Jugendherberge entgegen jeder Vorschrift durch das Fenster zu verlassen und ohne Frühstück zum Bahnhof zu laufen. Im allerletzten Moment erreichen wir unseren Zug, der sich praktisch schon in der Abfahrt befindet. Während der vier-

zehnminütigen Fahrt bis Altenbeken können wir ein wenig verschlafen und den Beginn eines wolkenlosen, milden und ruhigen Herbsttages genießen.

Doch schon ist Altenbeken erreicht und es heißt: aussteigen. Natürlich erst einmal ein wenig orientierungslos in einem fremden Ort, finden wir schnell heraus, dass wir Richtung Viadukt durch den ganzen Ort zurücklaufen müssen. Also los geht's. Aber nach wenigen hundert Metern bleiben wir stehen: Was ist da für ein Geräusch in der Ferne? Und dann wird es uns sofort klar: Das ist „Altenbeken“, das ist eine dieser unglaublich schwer arbeitenden Maschinen der Baureihe 44 Öl (043), die einen Güterzug über die lange Stei-





gung von Paderborn Richtung Kassel befördert. Das ist der Grund, warum es bei englischen Eisenbahnfreunden heißt: „Altenbeken – the best place in North Germany.“ Das ist einfach unglaublich! Eigentlich müsste man jetzt stehen bleiben und innehalten, bis das ganze Spektakel vorbei ist, um es in aller Ruhe zu genießen. Aber wir wollen ja doch hauptsächlich fotografieren. Glücklicherweise scheint sich der Zug relativ weit entfernt zu befinden, aber bis zum Viadukt ist es auch noch ein gutes Stück Weges. Also bedeutet es wieder: laufen, nein falsch: rennen! Und dann stehen wir doch tatsächlich unten am Fuße dieses legendären Viaduktes – allerdings, wir müssen noch irgendwie nach oben. Somit steht uns also noch der

mühsame Aufstieg durchs Gestrüpp am Bahndamm bevor – egal, es muss jetzt sein. Schweißgebadet und nach Luft hechelnd erreichen wir endlich den Fotostandpunkt. Die 043 133 vom Bw Kassel befindet sich mit ihrem Dg bereits in der Mitte des Viaduktes. Einmal noch Luft anhalten und genau ein Foto im richtigen Moment machen, während unmittelbar danach der Jumbo unbeirrt an mir vorbeibebt – ich kann nicht mehr.

Das alles war mein erster Eindruck von „Altenbeken“ – unvergesslich und unwiederbringlich! Kein Foto, kein Film, keine Tonbandaufnahme, keine Schilderung kann nur annähernd vermitteln, was in Altenbeken wirklich los war! □

.. IHRE HÄRTESTEN JAHRE

**Die Loks der Baureihe 225
wurden am Ende ihrer
DB-Karriere vor schweren
Güterzügen zwischen Rhein
und Lenne mehr denn je
gefordert und bewegten
beachtliche Zuglasten**

TEXT UND FOTOS: MALTE WERNING





Kraftakt: Mit einem schweren Ganzzug verlassen 225 008 und eine Schwesterlok am 13. April 2007 den Bahnhof Duisburg-Hochfeld Nord und rollen nun langsam am Rheinufer entlang auf den Hochfelder Südbahnhof zu. Auf dem Gelände von DK Recycling (früher Duisburger Kupferhütte) werden aus eisenhaltigen Rückständen der chemischen und eisenverarbeitenden Industrie Gießereiroh-eisen produziert, die über die Bahn abgefahren werden.

Ruhrgebiet! Der Montanverkehr in dem dichtbesiedelten Ballungsraum an Rhein und Ruhr stellte die Lokdisponenten schon immer vor große Herausforderungen. Auf den zu meist kurzen Distanzen über nur teilweise elektrifizierte Gleise mussten die Bahnbetriebswerke Gelsenkirchen-Bismarck und Oberhausen-Osterfeld Süd besonders leistungsfähige Lokomotiven stellen, die mit schwersten Kohle-, Erz- und Kalkzügen fertig werden. Nach dem Ende der Dampflokzeit waren das in den 1980ern vor allem die zweimotorigen Loks der Reihe 221, die sich vor Kohle- und Stahlbramenzügen mehr als nur ein Gnadenbrot verdienten. Damit war 1988 Schluss.

Da beim Bw Ulm Ende der 1980er-Jahre ein gewisser Loküberhang bestand, wechselten zwischen April und Mai 1988 die mit dem stärkeren TB 10-Motor (1.840 kW Leistung) ausgestatteten Loks 215 071 bis 215 089 nach Oberhausen, die leistungsmäßig zumindest ansatzweise in der Liga einer 221 spielten und der „gewöhnlichen“ 216 (1.400 kW) deutlich überlegen waren. Weitere Maschinen folgten.

Schon Anfang der 1990er-Jahre sank der Stern der Loks im Ruhrgebiet wieder: Nun standen durch die Vereinigung der beiden deutschen Staatsbahnen reihenweise „Ludmillas“ der sechsachsigen dieselelektrischen Reihe 232 (ehemals DR 132) zur Verfügung, die sich für das Aufgabengebiet an der Ruhr gut eigneten – trotz ihrer bauartbedingt wenig gleisschonenden Konstruktion. Andererseits kam es durch einen geringeren Lokbedarf im Programmverkehr schon bald wieder zu einem Loküberhang, so dass 1994 nur noch sieben Maschi-

nen in Oberhausen vorgehalten wurden. Bei der Auflösung des „Geschäftsbereichs Traktion“ im Rahmen der Divisonalisierung des DB-Konzerns und der Verteilung der gesamten DB-Fahrzeuge auf die (unter anderem) neuen Unternehmensbereiche DB Regio (Personennahverkehr) und DB Cargo (Güterverkehr) zum 1. Januar 1998 verließen die letzten 215er das reine Güterverkehrs-Bw Oberhausen. Ungeachtet der Tatsache, dass die 215er zuvor an verschiedenen Orten in Deutschland stark im Güterverkehr eingesetzt worden waren, wurden die Maschinen komplett DB Regio zugeschlagen und so dem Güterverkehr weitgehend entzogen – sofern man sie nicht beim Regionalverkehr wieder anmietete.

Um die 215 weiterhin dem Güterverkehr zugänglich zu machen, wurde im Sommer 2001 die neue Baureihe 225 geschaffen: Bei DB Regio überzählige 215er wurden aus abrechnungstechnischen Gründen umgezeichnet und gingen dabei auf DB Cargo über. Die Ordnungsnummern der Loks blieben unverändert. Bei einigen Loks wurden dazu die Dampfheizungen aus- und stattdessen Ballast eingebaut. Die Heizungsanlagen sollten im reinen Güterverkehr schließlich keinen Zweck mehr erfüllen.

Auch im Ruhrgebiet wurde die 225 nun wieder heimisch, denn hier sollten nun die wenige Jahre älteren 216 endgültig abgestellt werden. Hierfür erhielt Oberhausen vornehmlich aus Ulm und Gießen einige 225, bis Ende 2002 auch die stärker motorisierten Vorserienloks 225 001 bis 006 und 008 bis 010 mit 1.840-kW-Motor (2500 PS). Die Maschinen wurden größtenteils in Doppeltraktion verwendet und

im schweren Montanverkehr zwischen Bochum, Dortmund, Duisburg-Hüttenheim, Hagen-Hohenlimburg und Krefeld eingesetzt. Zwar verzeichnete der Umlaufplan nur ein Lokpärchen, aber im Programmverkehr kamen die Anfang 2003 vorhandenen 14 Loks bis weit über die Grenzen des Ruhrgebiets hinaus. So wurden auch Kohlezüge von Duisburg-Hochfeld Nord nach Wuppertal-Steinbeck und Kalkzüge zwischen Wülfrath-Rohdenhaus und Emmerich über die Angertalbahn gezogen. In Oberhausen war man mit diesem Doppelpass nicht unzufrieden, besaßen die Loks gegenüber den oberbastrapazierenden 232 doch einige Vorteile. Die Einsätze erfolgten zum Teil auch von Gremberg aus bzw. wurden mit Gremberger Maschinen vermischt, wobei die einzelnen Maschinen mit der entsprechenden Zugsicherung MEMOR auch nach Belgien fahren durften. Heimlicher Star mancher eher rückwärtsgewandten Eisenbahnfreunde unter den Oberhausener 225 war die 225 091, die bis zu ihrer Abstellung im September 2007 noch die alte ozeanblau-beige Farbgebung trug. Die übrigen Rhein-Ruhr-225 besaßen zu diesem Zeitpunkt längst die verkehrsrote Lackierung.

Im Januar 2004 machten 216 102, 136 und 188 ihre letzten Fahrten vor Kohlezügen im Ruhrgebiet, danach übernahmen die 225 endgültig deren Einsatzgebiet. Im Sommer 2005 besaß das Werk am Osterfelder Kirchturn immerhin 22 Loks der Reihe 225, darunter alle neun verbliebenen Vorserienloks. Zu den Einsätzen gehörten auch die Fahrten mit Schotterzügen von Krummenerl durch das Volmetal nach Hagen-Vorhalle, bei denen regelmäßig die 294



Aus dem unübersichtlichen Streckengeflecht des Ruhrgebiets war die 225 über Jahre hinweg nicht fortzudenken. Die verkehrsroten Loks präsentierten sich dabei nicht gerade einheitlich: Links sehen wir 225 094 mit übermäßigem DB-Signet am 10. Mai 2008 gemeinsam mit einer Vorserienlok und einem Stahlbandzug (gerne als „Rollmops-Zug“ tituliert) am Abzweig Ruhrtal in Duisburg. Rechts oben donnern zwei 1.840-kW-Loks, erkennbar an den Abgashutzen, mit Vorserienlok 225 005 voran am 18. August 2007 mit einem Leerzug durch Herne-Rottbruch. Beide Loks tragen das Railion-Emblem. Rechts unten zeigt uns 225 084 die „Normalversion“ der Frontbeschriftung, die so auch heute noch gilt. Mit einer Schwesterlok hat sie am 9. Februar 2008 bei Bottrop-Welheim einen langen Zug aus Teleskophaubenwagen am Haken.



unterstützt werden mussten. Eine gänzlich andere Einsatzart ergab sich in den Wintermonaten wetterbedingt, als die schweren Erzzüge der Relation Rotterdam – Dillingen wegen Schmierfilmbildung auf den Schienen von jeweils einer 225 zwischen Venlo und Kaldenkirchen nachgeschoben werden mussten. Hierfür wurde zwischen November und Januar eine 225 im niederländischen Venlo bereitgehalten.

Anfang 2006 bestand in Oberhausen ein Planbedarf von sieben Loks in drei Umlaufplänen, denen 20 Einsatzloks entgegenstanden. Die Regelzugleistungen zwischen Rohdenhaus und Emmerich sowie nach Wuppertal waren zu diesem Zeitpunkt entfallen, und mit 225 012, 014 und 113 waren zum Jahreswechsel 2005/2006 auch die ersten Maschinen auf das Abstellgleis gerollt – das Ende der Reihe 225 kündigte sich langsam an, wenngleich einzelne Maschinen wie 225 001 und 225 009 noch frische Revisionen im Werk Bremen-Sebaldsbrück erhielten. Zumindest kurzzeitig wurden die Oberhausener Maschinen auch von ihren „unechten“ Schwestern der Unterbau-Reihe 225.8 unterstützt, hinter denen sich nichts anderes als die (ebenfalls zur Güterverkehrssparte gehörenden) Vorserien-218 verbergen.

Es gab in den Folgejahren mehrere Versuche, die zwar sehr leistungsfähigen, aber aus Sicht des Controllers wenig wirtschaftlichen Doppeltraktionen durch andere Bespannungen zu ersetzen. Doch vor allem für die Bespannung des als „Hohenlimburger“ bekannten schweren Bandstahlzuges mit 2300 t Grenzlaster zwischen dem Hoesch-Werk in Hagen und dem Hüttenwerk Krupp-Mannesmann in Duisburg-Hüttenheim bzw. Oberhausen West blieb das 225-Doppel – wie man heutzutage so gerne sagt – „alternativlos“. Die sechsachsigen 232 konnte wegen der Durchfahrbarkeit eines bestimmten Gleisbogens in Hohenlimburg hier nicht verwendet werden, andere Maschinen hatten mit der Tonnage Probleme. Daran änderten auch die 2011 in diesem Dienst getesteten ECR-Mietloks (Reihe 247, Class 77) nichts.

Anfang 2012 waren in Oberhausen noch die Loks 225 018, 020, 023, 024, 101 und 117 aktiv, deren wichtigstes Einsatzgebiet eben der besagte „Hohenlimburger“ war. Eine weitere Lok wurde noch für Stahlgüterzüge zwischen dem Stahlwerk Krefeld, Neuss Gbf und Düsseldorf-Reisholz benötigt. Die übrigen Loks kamen nur noch mit Sonderleistungen zum Einsatz, u.a. ab April 2012 mit Leistungen über die Ruhrtalbahn ins Hochsauerland nach Brilon, wo die Bedienung des holzverarbeitenden Egger-Werkes für Arbeit sorgte, oder aber waren mit dem Unkrautspitzzug (spöttisch auch

DIE 225-DOPPEL HABEN DEN MONTANVERKEHR IM RUHRGEBIET ÜBER EIN JAHRZEHNT GEPRÄGT. DAS MARKANTE BRUMMEN DER LOKS KONNTE MANCHER HOBBYGÄRTNER IN DEN HIER SO TYPISCHEN SCHREBERGÄRTEN BEREITS AUF EINIGE ENTFERNUNG HERAUSHÖREN

Kurzlebige Beschriftung: 225 024 – hier in Duisburg-Hochfeld Süd am 28. März 2012 – fiel in ihren letzten Einsatzjahren dadurch auf, dass das nur kurze Zeit verwendete, breite Railion-Emblem zwar entfernt, aber das DB-Signet nicht auf die Front aufgebracht wurde, während ...



... 225 018 am 10. Mai 2008 den Railion-Schriftzug noch auf der Front trägt – hier in Bochum-Graetz.



„Blümchengießzug“) unterwegs. Im Programmverkehr wurden außerdem Horlecke und Schwerte (Ruhr) mit Kalkzügen bzw. entsprechenden Leerzügen angefahren.

Eine kurze Episode war der Umbau der 225 008 auf den Versuchsmotor R 4000 von MTU mit einem besonderen Abgasrückführungssystem, der die strengen Abgaswerte der EU-Emissionsnorm IIIB erfüllte und massiv subventioniert wurde. Im Dezember 2011 traf die in Bremen umgebaute Lok in Oberhausen ein und wurde daraufhin sporadisch für Personalschulungen eingesetzt. Im Februar 2012 erfolgte ihr erster Einsatz im Hohenlimburger Umlaufplan, den sie aber nur zwei Tage überstand. Ein schwerer Motorschaden führte erst einmal zu einer sechsmonatigen Abstellzeit. Erst ab Oktober 2012 lief die Lokomotive einigermaßen zufriedenstellend und wurde bis zu ihrem Ausscheiden im Juni 2013 gerne als Zuglok des „Eggerzugs“ eingesetzt.

Erst im Jahre 2013 übernahmen Loks der verstärkten vierachsigen Voith-Gravita-Bauart 15 BB (Baureihe 265) in Doppeltraktion erfolgreich die Leistung des „Hohenlimburgers“ und damit die bisherige „Lebensversicherung“ der 225er im Ruhrgebiet. Die neuen Loks bedeuteten nun auch die Einsparung eines Rangierers, da die 265 per Funkfernsteuerung direkt vom Lokführer rangiert werden konnten. Am 30. Juli 2013 beendete die 225 024 das Kapitel dieser Baureihe vor dem schweren Brammenzug. Schon einige Monate zuvor hatte man die Planlast herabgesenkt, damit auch eine einzelne 225 vor diesem Zug eine Chance hatte. Dennoch war es ratsam, dass der Zug – wenn er einmal rollte – möglichst freie Durchfahrt erhielt.

Damit war das Kapitel der 225 an der Ruhr abgeschlossen. Die Doppeltraktionen der roten Maschinen haben über ein Jahrzehnt den Montanverkehr auf der Schie-

Auch auf der linken Rheinseite bedienten die Oberhausener 225 die Stahl- und Chemieindustrie. Am 24. Juni 2003 mühten sich die Vorserienloks 225 001 und 004 gemeinsam vor einem Kesselwagenzug auf der Haus-Knipp-Brücke (Strecke Oberhausen West – Moers) bei Duisburg-Baerl ab.

ne im Ruhrgebiet geprägt. Das markante Brummen der Loks konnte mancher Hobbygärtner in den hier so typischen Schrebergärten bereits auf einige Entfernung heraushören.

Kurz darauf wurden die verbliebenen Loks für einige Restleistungen rund um Osnabrück und Oldenburg (zum Beispiel die Schwefelzüge zwischen Großenkneten und Brake) zusammengezogen. Im Ruhrgebiet werden jetzt die ehemaligen 225-Leistungen unter den Baureihen 332 und 265 sowie den von DB Schenker angemieteten 247 aufgeteilt. □

ZEIT REISE

Usingen 1983

TEXT UND FOTOS: JOACHIM SEYFERTH

Lüttin war überall. Lüttin war ein fiktiver Ort im Plöner Land in Schleswig-Holstein, erfunden für die legendäre Fernseh-Vorabendserie „Kleinstadtbahnhof“, die 1972 über die Bildschirme in die Wohnstuben flimmerte. Gustav Knuth und seine „Serien-Frau“ Heidi Kabel betrieben dort die Bahnhofs-Gaststätte, den Mittelpunkt für Klatsch, Knatsch und Kitsch in dieser Fernsehserie, bei der Eisenbahnfreunde sehnlichst auf die nächsten und immer zu kurzen Einblendungen mit einer rangierenden Köf, Silberling-Zügen mit V 100 oder Stellwerkshebeln lauerten. Zu dieser inzwischen fernen Zeit war Lüttin als Metapher für den Kleinstadtbahnhof und die Verwobenheit der Bevölkerung mit der Eisenbahn tatsächlich noch überall – so auch in Usingen, in dessen kleiner Bahnhofswirtschaft natürlich die hessischen Volksschauspieler Heinz Schenk und Lia Wöhr für die Fernsehkameras agiert hätten. Und auch hier hätte vor dem Fenster eine Köf rangiert, bevor Minuten später eine V 100 mit ihrem Umbauwagen-Zug eingefahren wäre.

Das hessische Lüttin hieß also Usingen, die Mundart hier natürlich kein „spizzzer Steen“, sondern reichlich Gebabbel aus reichlich losem Mundwerk. Auch am Dienstag, den 29. März 1983, als hier vor dem Empfangsgebäude natürlich eine V 100 alias 211 255 steht und trotz ihres neuen und von vielen ungeliebten Farbkleides irgendwie mit den Farben des Bahnhofsgebäudes harmoniert, während die Umbauwagen lieber die farbliche Liaison mit den Taunuswäldern im Hintergrund eingehen. Ein stinknormaler Zugaufenthalt im Kleinstadtbahnhof zu einer Zeit, in der die Deutsche Bundesbahn in Tateinheit mit dem Bundesverkehrsministerium „fleißig“ Strecken stilllegte und auch die Strecke von Bad Homburg nach Grävenwiesbach am Ostrand des Taunus von diesem Gespenst bedroht wurde – die rostigen Schienenköpfe der beiden Nebengleise im Vordergrund zeugen bereits von einem gewissen Niedergang...

Usingen liegt – wie könnte es anders sein – im „Usinger Becken“ und war bis 1972 Kreisstadt des Kreises Usingen, der danach in den Hochtaunuskreis eingegliedert wurde. Das Usinger Becken liegt in einer Höhe von 300 bis 400 Meter und weist sehr fruchtbare Lössböden auf, der die hier weit verbreitete Landwirtschaft, die lange Zeit auch den Bahnhof Usingen prägte, seit jeher begünstigt.



Zudem sorgen die umliegenden Höhen des Taunus, die ungemütliche Westwetterlagen vor dem Usinger Becken abfangen, für ein mildes Klima. Natürlich sammelt sich in einem Becken auch Wasser, das 34 Kilometer lange Flüsschen dieser Region heißt – wie könnte es anders sein – „Usa“ und fließt bei dieser Kürze natürlich nicht bis zu den Vereinigten Staaten von Amerika, sondern nur bis zur „Wetter“ bei Friedberg in der nahen Wetterau.

Wie in den Heimatchroniken nachzulesen ist, wurde die Eisenbahnverbindung zwischen Homburg und Usingen am nebligen Herbsttag des 15. Oktober 1895 eröffnet, vorbei an den weiteren Stationen Friedrichsdorf, Köppern, Wehrheim und Anspach, von denen das Empfangsgebäude von Friedrichsdorf übrigens baugleich



mit dem von unserem Usingen ist – Vereinheitlichungen in der Architektur gibt es also schon von den Pyramiden über hessische Empfangsgebäude bis heute. Der Obertaunuskreis und der Kreis Usingen mit ihren ländlichen Strukturen rückten durch die eiserne Bahn näher zusammen, wie andernorts setzte ein wirtschaftlicher Aufschwung und ein Anstieg der Einwohnerzahlen ein und die Chroniken im Usinger Land ergänzen: „Neben Güterwagen mit ihren Holz- und Quarzitladungen frequentierten bald auch Ausflugszüge voller Wanderfreunde das Gleisnetz.“ Aber es gab auch Kritik an den Fahrplänen, denn insbesondere nördlich von Usingen, also gen Grävenwiesbach, Weilmünster und Brandoberndorf, wurden vorwiegend „gemischte Züge“ gefahren, die mit den später

Bahnhof Usingen am frühen Nachmittag des 29. März 1983:
Die 211 255 harmoniert farblich mit dem Stationsgebäude, die Umbauwagen des N 8791 tun dies mit den Taunuswäldern.

bekannten Güterzügen mit Personenbeförderung (GmP) gleichzusetzen waren und wegen ihrer langen Fahr- und Aufenthaltszeiten recht verdrießlich erschienen. Eine Vorwegnahme neuzeitlicher Fahrplanstrukturen und damals eine kleine Revolution war daher ein Vorschlag aus dem Jahre 1913, in Grävenwiesbach so etwas wie einen „Taktknoten“ einzuführen ...

Den gab es auch siebzig Jahre später zum Datum unserer Zeitreise nach Usingen im Winterfahrplan 1982/83 sowohl hier als auch in Grävenwiesbach nicht. Stattdessen fuhren die Züge wie überall munter zu irgendeiner unterschiedlichen Minute ab, so wurde das Gehirn der Bahnkunden trainiert und die Eisenbahner in den Fahrplanbüros hatten ihren Tätigkeitsbereich gesichert sowie vor jedem Fahrplanwechsel reichlich zu tun. Eine Annäherung an spätere Taktfahrpläne boten auch in Usingen jedoch die morgendlichen fünf Züge des Berufsverkehrs in Richtung Friedrichsdorf, die man sich mit der Faustregel „Immer rund um die volle Stunde sowie um die Vierzig“ einigermaßen merken konnte, denn die Abfahrtszeiten in Usingen waren exakt 5.41 Uhr, 6.03 Uhr, 6.39 Uhr, 7.02 Uhr und 7.43 Uhr. Bei letzterer handelte es sich übrigens um den ersten Frühzug aus Wetzlar, der als Schienenbus die 59 Kilometer lange Strecke bis Friedrichsdorf in gut eineinhalb Stunden zurücklegte.

Überhaupt wurden die meisten Züge der Homburg-Usinger Bahn und weiter nach Grävenwiesbach – Wetzlar zu dieser Zeit aus Schienenbussen gebildet, da ist der Zug auf unserem Eingangsbild schon eine Ausnahme. Es handelt sich um den N 8791, der kurz zuvor noch der N 8782 von Friedrichsdorf (ab 12.48 Uhr) nach Usingen (an 13.17 Uhr) war, nur montags bis freitags verkehrte, laut Kursbuch nur die 2. Klasse führte und daher – natürlich! – ein typischer Schülerzug war. Nach der Ankunft in Usingen hatte die Lok, diesmal die 211 255, umgesetzt und dieselte bis zur Rückfahrt nach Friedrichsdorf und beim Entstehen der Aufnahme munter vor sich hin. 14.09 Uhr war Abfahrt, zu dieser Zeit und Richtung die Umbauwagen natürlich gähnend leer, denn die Schüler – so sie brav waren – saßen jetzt am Hausaufgabentisch und die Berufstätigen waren noch in den Büros und Werkstätten der nahen Rhein/Main-Region.

Ein sehr „gefährlicher“ Zug war das, der N 8791, denn er verkehrte in der so genannten Schwachlastzeit, war aufwändig lokbespannt und somit damals wohl ein beliebtes Opfer von Fahrgastzählungen und Stilllegungsfetischisten. Denn schon in den Sechziger- und Siebzigerjahren wurde der Schienenpersonenverkehr im Landkreis Usingen sukzessive ausgedünnt, 1984 sollten gar alle Züge aus der Rhein/Main-Region in Usingen enden. Erst eine „Verkehrsgemeinschaft Hochtaunus“ sowie ein positives Gutachten der Hessischen Landesbahn zur Usinger Bahn brachten eine Wende und die Sicherung des bis heute wieder prosperierenden

findet sich jetzt auf dem Hausbahnsteig ein Fernsprechkasten nicht nur mit dem großen „F“, sondern auch mit einem Emailleschild „Vor Abfahrtauftrag Zustimmung vom Fdl fmdl einholen“. Gleich neben dem Empfangsgebäude ein kleiner Güterschuppen mit Bürogebäude und Laderampe; ein Haufen Koks und eine Gepäckkarre bereichern die pittoreske, aber

einsame Szene. Wir schlendern weiter und gelangen auf die lange, kopfsteingepflasterte Ladestraße, auf ihr parkt zwischen abgestellten E-Wagen und der gegenüberliegenden abbröckelnden Kante zum Ladegleis ein Mercedes-Bahnbus mit der Werbeaufschrift „Weilburger Pils“. Holzmasten mit alten Laternen recken sich in den bewölkten Märzhimmel, kein Mensch weit und breit. Wilder Westen? Nein, Frühnachmittag im Usinger Becken!

Im alten zweistöckigen Lokschuppen auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnanlagen

setzt sich die latente Tristesse fort: schäbig und bis auf die Gleise und ihre abgehalfterten Prellböcke ausgeräumt, auf dem Boden Blätter vom letzten Herbst, die Wände und ihre Steine nebst teilweise Fachwerk nackt und alt. Keine Herberge mehr für Lokomotiven, sondern eine morbide Filmkulisse für einen Regisseur, der diesen lukrativen Schauplatz für einen Krimi oder ein depressives Fernsehspiel nie entdeckt hat. Intakter ist da schon das große Lagerhaus der Raiffeisen-Gesellschaft in unmittelbarer Nachbarschaft des Stellwerks „Uf“, gerade fährt dort ein Schienenbus mit „zwei Flügeln“ gen Grävenwiesbach aus. Und am anderen Bahnhofskopf an der Ausfahrt Richtung Friedrichsdorf steht noch einsam ein zweistöckiges Haus mit kleinem Anbauschuppen – es kann sich nur um ein typisches und traditionsreiches Eisenbahner-Wohngebäude handeln, das eigentlich längst ein gefundenes Fressen für den Häuserkatalog der Modellbahn-Zubehörindustrie hätte sein müssen.

Die Zeit um das Bahnhofsareal in Usingen schien bei unserem Besuch im Frühjahr 1983 irgendwie stehen geblieben zu sein, alle dortigen Impressionen waren ein ehrlicher Ausdruck des Schwebezustandes der Nebenbahn-Politik zu dieser Zeit. Der amtierende Bundesverkehrsminister hieß Dr. Werner Dollinger (CSU) und war eher begeistertes Mitglied der „Generation Auto“. Während etwa die Hälfte der beiden Neubaustrecken Hannover – Würzburg und

Mannheim – Stuttgart im Bau waren, erreichten die Streckenstilllegungen im Jahre 1983 mit 725 Kilometer im Personenverkehr und mit 200 Kilometer im Gesamtverkehr einen neuen Höhepunkt. Eher abwärts ging es auch im sozialen und innerdeutschen Gefüge der Politik: Ab 1. Januar

1983 traten Sparmaßnahmen der Regierung im Rahmen neuer Gesetzesänderungen in Kraft, das Kindergeld wurde gekürzt und die Kostenbeteiligung der Patienten für Krankenhausaufenthalte bzw. Kuren eingerichtet, zudem stiegen die Beiträge der Renten- und Arbeitslosenversicherung. Ein Transitreisender aus der BRD verstarb während eines Verhörs durch DDR-Organen an Herzversagen, sechzehn Tage später verstarb ein weiterer Transitreisender während einer Zollabfertigung an einem Herzinfarkt. Die Verhältnisse zwischen West- und Ostdeutschland spitzten sich zu und galten durch diese Ereignisse als zunehmend gestört.



AUFWÄNDIG LOKBESPANNT IN DER SCHWACHLASTZEIT WAR DER N 8791 EIN BELIEBTES OPFER VON FAHRGASTZÄHLUNGEN UND STILLLEGUNGSFETISCHISTEN

Schienenverkehrs in dieser Gegend, die inzwischen auch zum immer breiter werdenden „Speckgürtel“ rund um die Mainmetropole Frankfurt gehört.

Wir sind also am richtigen Ort, aber wohl zu einer falschen Zeit. Der Bahnhof dämmert 1983 so vor sich hin, wird nicht mehr richtig gepflegt, ist aber noch nicht heruntergekommen, denn noch arbeitet hier der Fahrdienstleiter im Stellwerk „Uf“, gelegen am nördlichen Bahnhofskopf zwischen dem durchgehenden Hauptgleis und Gleis 2. Früher war „Uf“ ein Weichenwärterstellwerk „Uw“ und der Fahrdienstleiter saß im Empfangsgebäude. Dort be-



Latente Tristesse: Laderampe, Güterschuppen mit Büro und der ehemalige Lokschuppen in Usingen taugen anno 83 durchaus als morbide Filmkulisse.





Die meisten „Usinger“ Züge wurden um 1983 aus Schienenbussen gebildet:
N 8760 bei der Ausfahrt Richtung Gräfenwiesbach (links) und N 8784 vor
dem Eisenbahner-Wohnhaus am anderen Bahnhofskopf.



Dagegen scheint auf noch älteren Eisenbahnfotos vom Bahnhof Usingen noch Harmonie zu herrschen, Personen- und Güterverkehr trifft auf ästhetische Bausubstanz und ein von der Natur geprägtes Umfeld. Die Nebengleise sind mit Güterwaggons besetzt, auf der kopfsteingepflasterten Ladestraße beleben Lastkraftwagen und Traktoren mit ihren Anhängern die Szenerie und in der Nähe des Lokschuppen steht sogar eine kleine Motordraisine vom Typ Klv 12. Noch lebende Zeitzeugen wissen von gepflegten Anlagen, dem geöffneten Fahrkartenschalter, der gut frequentierten Bahnhofswirtschaft (freilich ohne Heinz Schenk und Lia Wöhr) und gar Bahnsteigsperrern zu berichten und ergänzen, dass natürlich auch der Zirkus auf der Schiene nach Usingen kam und Elefanten vom Bahnhof in die Stadt trabten. Es gab von 1923 bis 1927 sogar eine vier Kilometer lange Schmalspur-Werksbahn (900 mm) vom Geyseritwerk Usingen bis zum Bahnhof, dessen Quarz hier umgeladen wurde und den Weitertransport auf Normalspur antrat. Im Jahre 1983 indes ist auch dies schon lange Geschichte, der Güterverkehr auf der Usinger Bahn liegt in den letzten Zügen und wird ständig umstrukturiert – ein eher restriktives Zeichen.

Wir verlassen Usingen und treten die Rückfahrt an, gen Friedrichsdorf in einem Schienenbus und dort natürlich ganz vorne auf der ersten Sitzreihe gleich hinter dem Lokführer mit bestem Blick



Holzmasten mit alten Laternen recken sich in den bewölkten Märzhimmel, kein Mensch weit und breit. Wilder Westen? Nein, Frühlunnacht im Usinger Becken! Und das Weilburger Pils fährt Bahnbus.

auf die Strecke und das Usinger Becken. Noch wissen wir nicht, welches Schicksal der Strecke nun droht oder blüht, noch ahnen wir nicht, dass die Usinger Bahn dereinst im Jahre 2016 einen grandiosen Aufstieg im Personenverkehr gehabt haben wird, der Güterverkehr aufgrund einer viel zu liberalen diesbezüglichen Verkehrspolitik aber auch hier zum Erliegen gekommen sein sollte. Für die Pendlerzüge ein neuer Hochbahnsteig in Usingen, dort gar auch ein zentrales elektronisches Stellwerk und eine Stadtentwicklung hin zum Bahnhof, aber Nebengleise nur noch für Triebwagen statt auch für Güterwaggons. Eine zweiseitige Geschichte, die uns 33 Jahre nach unserem Besuch in Usingen in gewisser Weise sogar wieder nach Lüttin zurückführt – nur mit dem Unterschied, dass jetzt und heute nicht mehr jener fiktive Serienort in Schleswig-Holstein, sondern Usingen überall ist... □

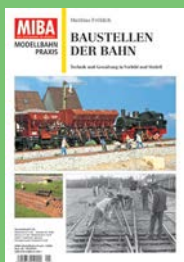
Profitipps für die Praxis



Der neue MIBA-Praxis-Band sorgt dafür, dass die Erschaffung einer Modellbahn-Landschaft mit realistisch wirkenden Gewässern kein Hexenwerk ist. Der bekannte Modellbauer Helge Scholz zeigt dies Schritt für Schritt anhand konkreter Beispiele: Von der Regenwasserpfütze über Quellen, Bäche und kleine Flüssen bis hin zu Seen in verschiedenen Größen – sogar eine Meeresbrandung entstand in seiner Modellbau-Werkstatt. Darüber hinaus lenkt er den Blick auch auf Techniken und Landschaftsbau-Materialien, wie sie etwa bei der Gestaltung von Uferbereichen oder der Gewässerumgebung zum Einsatz kommen.

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 15078449 | € 10,-

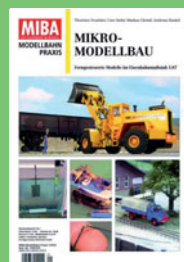
Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87437



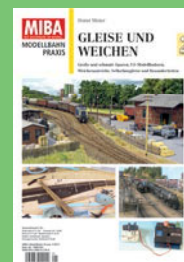
Best.-Nr. 150 87438



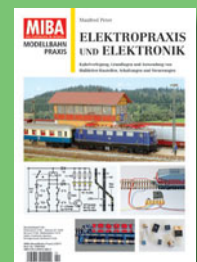
Best.-Nr. 150 87439



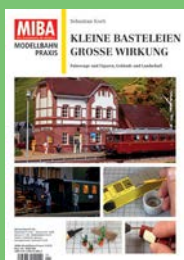
Best.-Nr. 150 87440



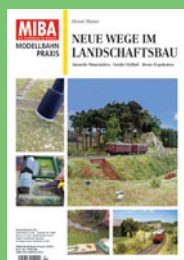
Best.-Nr. 150 87441



Best.-Nr. 150 87442



Best.-Nr. 150 87443



Best.-Nr. 150 87444



Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447



Best.-Nr. 150 87448

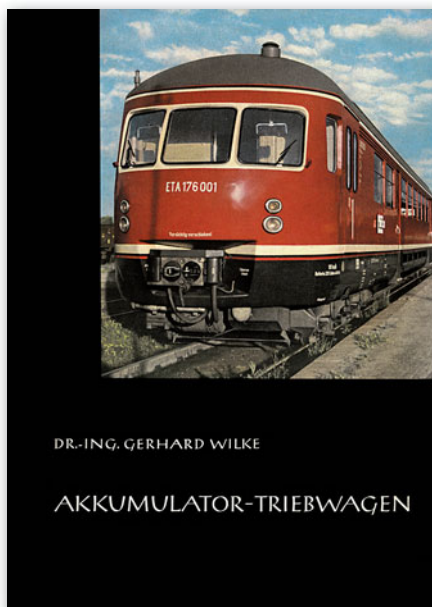
Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,-

KLASSIKREZENSION

Es ist wirklich fast alles schon einmal da gewesen: Der aktuelle Theaterdonner um die Elektromobilität im Straßenverkehr, begleitet zudem vom naiven Jubel über „selbstfahrende“ Autos, löst bei den Freunden der Eisenbahn nur Reaktionen des Mitleids aus. Denn autonom fahren kann die Eisenbahn aufgrund ihrer genialen Spurführung und weiterentwickelter Sicherheits- und Überwachungssysteme schon immer und die Elektromobilität in Form von mitgeführten Batterien bzw. Akkus hielt auf der Schiene bereits vor über einem Jahrhundert Einzug: Schon zu Beginn der Anwendung der Elektrizität bei Normalspurbahnen wurden um die vorletzte Jahrhundertwende bei den deutschen Eisenbahnen die ersten Akkumulator-Triebwagen in Dienst gestellt (Pfalzbahn im Jahre 1894). In den Jahren 1909 und 1910 wurden Akku-Triebwagen in größerer Stückzahl gebaut, nach einer Entwicklungspause von 1914 bis 1925 wurden weitere Fahrzeuge gefertigt (Wittfeld-Speichertriebwagen ETA 177, 178 und 180).

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde diese Technologie weiterentwickelt, die bislang bei einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und einer Batterie-Reichweite von 150 bis 250 Kilometer lag und daher den neuen Anforderungen nicht mehr genügte. Den Beweis für die grundsätzliche gute Eignung des Akkumulators bei Schienenfahrzeugen lieferten die alten Akku-Triebwagen allemal, denn vor dem Zweiten Weltkrieg erbrachten sie bei der Deutschen Reichsbahn jährlich bis zu zwölf Millionen gefahrene Kilometer. Also ging die Deutsche Bundesbahn gleich nach ihrer Gründung im Jahre 1949 daran, unter der Leitung von Dr.-Ing. Gerhard Wilke, langjähriger Dezernent für elektrische Triebwagen beim Bundesbahn-Zentralamt München, gemeinsam mit den Firmen Wegmann, AEG und AFA (Varta) die Akkumulator-Triebwagen ETA 176 (spätere Baureihe 517) und ETA 150 (spätere Baureihe 515) zu entwickeln; als Erstes wurden 1952 die beiden Prototypen ETA 176 001 und 002 ausgeliefert und erprobt.

Diese ersten Betriebserfahrungen sowie grundsätzliche Anmerkungen zur Technik und Geschichte der Akkumulator-Technik fasste Dr.-Ing. Gerhard Wilke in Zusammenarbeit mit vier weiteren Autoren in dem 1956 erschienenen Kompendium „Akkumulator-Triebwagen“ zusammen. Alle Beiträge wurden bereits vorher



Zwar nur 56 Seiten
stark, aber prall gefüllt
mit Akkumulator-
Technik, erschien vor
60 Jahren ein Lehrbuch
für Ingenieure, das
sicher auch manchen
Eisenbahnfreund
begeisterte

im 26. Jahrgang der Zeitschrift „Elektrische Bahnen“ veröffentlicht und bilden in diesem alten Fachbuch-Klassiker eine logische Einheit, die dank gebundener Ausführung mit Schutzumschlag sogar ästhetisch dargeboten wird. Das Buch ist mit seinen nur 56 Seiten zwar äußerlich schmal, bietet aber einen derart fundierten und dichten Inhalt über die Akkumulator-Technik sowohl im Allgemeinen als auch im Besonderen, dass es längst zu einem Standardwerk zum Thema geworden ist und immer wieder als Quelle herangezogen wird.

Fahrzeugbilder sind in diesem Werk kaum zu finden, dafür umso mehr technische Abbildungen, Tabellen, Diagramme, Schaltpläne und so weiter. Bereits dem Inhaltsverzeichnis ist zu entnehmen,

dass hier wirklich alle Fragen zum Thema beantwortet und erläutert werden; beispielhaft sei hier nur der Wortlaut der acht Kapitel erwähnt: Die Bedeutung von Energiespeichern für den Fahrzeugantrieb / Die Entwicklungslinien des Akkumulatortriebwegs / Die physikalisch-chemischen Grundlagen der Fortschritte des Fahrzeug-Akkumulators und die Möglichkeit ihrer praktischen Verwirklichung / Neuzeitliche Konstruktionen der Steuerungselemente von Akkumulatortriebswagen / Der Motor neuzeitlicher Akkumulatortriebswagen / Nutzbremssysteme für Akkumulatortriebswagen / Ladeeinrichtungen für Akkumulatortriebswagen / Der Betriebseinsatz von Akkumulatortriebswagen.

Ein Lehrbuch für Ingenieure also, aber wer Eisenbahnfreunde kennt, weiß, dass auch diese sich akribisch in jede noch so geheimnisvolle und komplizierte Materie hineinarbeiten können. Dieses Werk ist hierzu bestens geeignet und zugleich ein Beleg dafür, wie sachlich, fachlich und vor allem auch umfassend die „alten Hasen“ unter den Eisenbahn-Ingenieuren ihre Profession verstanden und dargeboten haben. Es wäre ihnen zu wünschen gewesen, dass die Speichertechnik in Schienenfahrzeugen auch nach der Ausmusterung der „Limburger Zigarre“ und der Baureihe 515 eine aktuelle Weiterentwicklung erfahren hätte. Dass diese nun ausgerechnet beim Auto erfolgt, hatte der Herausgeber und Mitverfasser dieses Buches bereits 1956 vorausgesehen, denn Dr.-Ing. Gerhard Wilke beendete sein Vorwort mit diesen damals wie heute irritierenden Zeilen: „Die Verfasser hoffen, für einen Beitrag zur rationalen Modernisierung der Schienenbahnen Unterlagen gegeben zu haben und gegebenenfalls auch Anregungen für die Weiterentwicklung anderer Verkehrsmittel.“ Der alte ETA als Steigbügelhalter für den „Tesla“ oder „Ampera“? Verwunderlich wäre dies nicht – es ist wirklich fast alles schon einmal da gewesen! *Joachim Seyferth*

Akkumulator-Triebwagen
Herausgegeben von Dr.-Ing. Gerhard Wilke unter
Mitarbeit von Franz Bronstert, Walter Feill, Erich
Fleischhammer und Karl Töfflinger
56 Seiten, 55 technische Abbildungen und
2 Farbtafeln, Format 21 x 30 cm, gebunden,
Schutzumschlag
Erschienen im R. Oldenbourg Verlag, München
1956

www.modelleisenbahn.com · order@modelleisenbahn.com

RIESIGE AUSWAHL
ZU ATTRAKTIVEN PREISEN

SEMINARE WORKSHOPS

ONLINE SHOP

Eisenbahn-Treffpunkt
SCHWEICKHARDT

ALLE NAMHAFTEN HERSTELLER
;-))

RIESIGE GARTEN-BAHN-ANLAGE
ÜBER 2.000 qm

SECOND HAND SHOP

SERVICE BERATUNG REPARATUR
NETTE KOMPETENTE MITARBEITER

EVENT-REISEN

Das Ganzheits-Erlebnis!
FÜR JEDEN MODELLEISENBAHNER

71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31
Tel. +49(0)7151 93 793-0, Mo.-Sa. 09:00–19:00 Uhr

72764 Reutlingen, Metzgerstr. 13
Tel. +49(0)7121 3474 743, Mo.-Fr. 9:30–13:00 u. 14:00–18:30, Sa. 09:30–16:00 Uhr

„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn, denn – Eisenbahn sind WIR!“





PRESE & BUCH

Bahnhofsbuchhandlung Karl Schmitt & Co.

Eine große Auswahl an Eisenbahn-Journal- und MIBA-Publikationen finden Sie u.a. in unseren Filialen in Nürnberg, Mannheim, Frankfurt, Kassel, Baden-Baden/Oos und Göttingen.

IM BAHNHOF www.buchhandlung-schmitt.de

25 Jahre ASOA

www.asoa.de

MIBA-SPEZIAL

Die Spezialisten



NEU

Nichts ist „in echt“ so sauber wie die Modelle, die man fabrikfrisch aus der Schachtel holt. Auch andere Komponenten der Anlagenausstattung - wie etwa Gebäude, Straßen oder Kunstbauten - sollten Spuren des „Zahns der Zeit“ aufweisen. Ist eine Anlage zu sauber, wirkt sie einfach nicht echt. Doch Obacht: Nicht alles und jedes sollte gleichermaßen „eingesaut“ werden!

Das neue MIBA-Spezial zeigt die richtige Patinierung in einem weiten Themenfeld: Von der Alterung von Personen- und Güterwagen über Rostfraß an Wagen bis hin zu Ausbesserungsflicken an alten Lackierungen. Aber auch noch andere Teile der Anlage wie etwa Figuren und Häuser, Straßen und Gleise erhalten eine angemessene Nachbehandlung. Und das mit weit mehr als „50 Schattierungen von Grau“, sondern mit vielen weiteren Farben und den dazugehörigen Techniken und Werkzeugen wie z.B. Airbrush, Pinsel und Pulverfarben.

104 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 12010716 | € 12,-

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/53 48 10, Fax 0 81 41/5 34 81-100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL www.miba.de

MODELLNEUHEITEN



PIKO

103 der DB AG mit Sound. H0, Variante, Epoche V. Kurze 103 von Mitte der 90er Jahre, gegenüber dem im Dezember-Journal vorgestellten Epoche-IV-Modell mit vorbildgerechten Änderungen. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 260 bzw. 270 Euro*)



TILLIG

Wendezug-Postwagen der Deutschen Bundespost. H0, Variante, Epoche IIIa. Modell eines Versuchsfahrzeugs mit Steuerständen und Dreilicht-Spitzensignal an beiden Enden. Generatoranlagen einzeln angesetzt, Längenmaßstab 1:87. UVP: 51 Euro



MODELLBAU HEYN

Außenrahmen, Pufferbohle und Kupplungshalter. G, Neuentwicklung, ohne Epoche. Unlackierte Kunststoff-Anbauteile, um aus der LGB-2090 eine „Normalspur“-Rangierlok zu machen. Preise: 23, 8 bzw. 5 Euro. www.modell-werkstatt.de



SALLER MODELLE

Morgan Threewheeler. H0, Formneuheit, ab Epoche II. Kleinserienmodell des knallharten britischen Dreirad-Renners von 1938 mit superfiligranen Speichenrädern. Vorderräder einschlagbar. UVP: 55 Euro

*) Preisempfehlung des Herstellers zu Redaktionsschluss, auf glatte Euro-Beträge gerundet.



FLEISCHMANN

Abteilwagen C3 pr11 und C pr21 der DB. H0, Formneuheiten, Epoche IIIb. Insgesamt vier detaillierte Modelle mit und ohne Bremserhaus sowie mittlere Achse, ausgestattet mit vielen angesetzten Teilen (Griffstangen u.a.), lupenrein bedruckt. UVP: jeweils 58 Euro



BUSCH

Citroën H. H0, Variante, Epoche IIIa. Historisch interessantes Modell eines Einsatzwagens der Polizei des von Ende 1947 bis 1957 nominell zwar selbstständigen, jedoch von Frankreich dominierten Saarlands. UVP: 10 Euro

AUHAGEN

Fabrikantenvilla. H0, Formneuheit, ab Epoche I. Kunststoffbausatz nach einem denkmalgeschützten Vorbild in Chemnitz. Repräsentatives Bauwerk, das auf der Anlage aber seinen Platz benötigt. Kann auch als Hotel, Nobelrestaurant oder Ähnliches eingesetzt werden.

UVP: 60 Euro



PIKO

Vectron-Lok der Wiener Lokalbahn Cargo. H0, Variante, Epoche VI. Modell der einzigen Vectron dieses Bahnbetreibers, angesiedelt im mittelpreisigen „Expert“-Sortiment.

Sehr sauber lackiert und bedruckt, mit vorbildlicher (weil von einem Stromabnehmer zum anderen durchlaufender) Dachleitung und diversen angesetzten Teilen. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrom.

UVP: 150 bzw. 175 Euro





BRAWA

EG 4x1/1 der K.Bay.Sts.B. H0, Wiederauflage, Epoche I. Bildschöne, gut laufende und reichhaltig detailierte Ellok-Veteranin, erhältlich in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung mit und ohne Geräuschdecoder. UVP: 266, 301 und 394 (Soundloks) Euro



LENZ

Lok „Marion“ der Rennsteigbahn (RGB). 0, Variante, Epoche VI. Modell der von der RGB gekauften Steilstreckenlokomotive 213 334 in vorbildentsprechender Bedruckung. UVP: 679 Euro, davon 50 Euro Spendenanteil für die Wiederaufarbeitung der 94.5 der RGB, zu denen Lenz pro gekauftem Modell weitere 50 Euro hinzufügt.



ARTITEC

Chevrolet 3T. H0, Formneuheit, ab Epoche III. Entmilitarisierte Ausführung eines während des Zweiten Weltkriegs vor allem in Kanada gebauten Dreitonners. Schön detailiert mit Ätz- und Resinteilen. Aufbauten unterschiedlich. UVP: 35 Euro



BUSCH

Ford Eifel. H0, Variante, ab Epoche IIc. Etwas knallig lackierte Modelle mit offenem und geschlossenem Dach. UVP: je 13 Euro



PIKO

GTW 2/6 der Vinschgerbahn. H0, Variante, Epoche VI. Sehr sauber und vorbildentsprechend farbenfroh bedrucktes Modell mit freier Sicht durch die Fahrgasträume. Nicht nur für Südtirol-Fans zu empfehlen! UVP: 260 (DC) bzw. 275 (AC) Euro



PIKO

150 der DB. H0, Variante, Epoche IV. Gegenüber der grünen Erstversion mit geänderten Dachaufbauten und seitlichen Lüftern. Gut detailliert, lupenrein bedruckt, aber nicht ganz trennscharf lackiert. Erhältlich für Gleich- und Wechselstrom. UVP: 163 bzw. 183 Euro



MANUFAKTUR NEUSTADT

Sächsischer Güterwagen VOW 767 mit hohen Bordwänden. H0e, Neuentwicklung. Lasercut-Bausatz aus Karton für Technomodel-Fahrgestell. Baubar in den Epochen I, II und III. Erhältlich als Bausatz (9,95 Euro ohne Basismodell) sowie fertig (113 Euro). www.manufaktur-neustadt.de

AUHAGEN

Fabrik. TT, Formneuheit, ab Epoche I. Schönes Modell eines Industriebetriebs im Backstein-Baustil, ausgestattet mit Wageneinfahrt und Laderampe. UVP: 50 Euro



MODELLBAU HEYN

DB-Prellbock. G, Neuentwicklung, ab Epoche III. Bausatz aus Messingguss zum Zusammenschrauben. Preis: 34,50 Euro. www.modell-werkstatt.de



ARTITEC

Schwerlastwagen SSys der DR. H0, Variante, Epoche III. Ätzteile zum Zurüsten beiliegend. UVP: 35 Euro



TILLIG

Kesselwagen der DR. H0, Variante, Epoche IV. An den VEB Chemische Werke Buna vermieteter Veteran mit Nietenkessel, erfreulicherweise nicht bunt, sondern vorbildnah grau lackiert. UVP: 32 Euro



BRAWA

Gklm 191 (G 10) der DB und Privatwagen „Palmin“. N, Formneuheit, Epoche IV bzw. III. Lu-penrein bedruckte Modelle des wichtigsten deutschen Güterwagens mit freistehenden Griff-stangen, auch in anderen Versionen erhältlich. UVP: jeweils 29 Euro



TILLIG

Bierwagen der KPEV. H0, Variante, Epoche I. Wärmeschutzwagen mit den authentischen Anschriften einer Brauerei im west-preußischen Elbing (heute Elbląg). UVP: 30 Euro



ARTITEC

Schwerlastwagen SSy 45 mit verstärktem Fischbauchträger der DB und BW-Panzer M 48 A2. H0, Form-neuheiten, Epo-che III. Wagen mit Ätzteilen zum Zurüs-ten, den Panzer gibt es formvariiert auch als US-Modell. UVP: 35 bzw. 30 Euro



VIESSMANN

Form-Hauptsignal mit gekoppelten Flügeln. 0, Neuentwicklung, Epo-che III. Filigranes Modell mit Me-tallmast und integriertem Multipro-tokolldecoder. UVP: 100 Euro



NOCH

Deutsche Polizisten. N, Variante, Epochen IV bis VI. Sechsser-set, eine Figur mit LED-beleuchteter Kelle. Gibt's auch in TT. UVP: 21 Euro



AUHAGEN

Zugzielanzeiger. H0, Formneuheit, Epochen I bis III. Kunststoffbausatz. Unentbehrliches Accessoire für größere Bahnhöfe der Dampflokezeit. UVP: 15 Euro



BREKINA

Hanomag-Henschel F 55. H0, Vari-ante, Epoche IV. Dortmunder Bier-laster mit sauberer Bedruckung und schön gestalteter Plane. UVP: 20 Euro



BUSCH

Knickkesselwagen Zacns der Ermewa. TT, Variante, Epoche V. Bei der DB AG eingestellter Wagen mit filigranen Details, Bühnen und Aufstiegsleiter geätzt. Serienmäßig gealtert. UVP: 48 Euro



WESTSÄCHSISCHE FEINGUSSWERKE

Umbausatz BR 42. TT, Basis BR 52 von Tillig. Enthält Kessel usw. aus Resin, Messingteile und Anschriften. UVP: 239 Euro. www.modellbaumanufaktur-crottendorf.de

BREKINA

Überlandbus Ikarus 55. H0, Formneuheit, Epochen III und IV. Schönes Modell des im ganzen Ostblock verbreiteten ungarischstämmigen Heckmotorbusses. Sehr sauber bedruckt, Kleinteile wie Scheibenwischer, Rückspiegel und Antenne einzeln angesetzt. UVP: 30 Euro



–Anzeige–

catawiki

Jede Woche mehrere Online Modelleisenbahnen Auktionen

Gebote
ab
€1



✓ Unsere Modelleisenbahnen-Auktionen beginnen immer **freitags um 12:00 Uhr**

✓ **Jede Woche** eine Märklin H0-, N-Spur- und H0-Modelleisenbahnen-Auktion

✓ All unsere Auktionen werden durch **fachkundige Experten** geleitet

✓ Auch Sie können bei Catawiki **Ihre Modelleisenbahnen anbieten**

www.catawiki.de/modelleisenbahn



Werden Sie unser neuer Experte für Modelleisenbahnen?

Catawiki ist auf der Suche nach **neuen Experten für Modelleisenbahnen**. Aktuelle Stellenangebote finden Sie unter www.catawiki.de/jobs.



11. MODELLBAUWETTBEWERB, FOLGE 18

FILIGRANER KNOTEN



Ein mit einer V 200 bespannter Schnellzug läuft im Bahnhof ein. Um solche Sieben-Wagen-Garnituren unterbringen zu können, sind beachtliche Bahnsteiglängen nötig.

Will man die eleganten Bundesbahnzüge der 60er-Jahre so richtig genießen, braucht man als Modellbahner viel Platz – oder man baut in N. Diese Anlage zeigt, dass auch im Maßstab 1:160 ein Detailreichtum möglich ist, der die meisten H0-Anlagen in den Schatten stellt

VON MATHIS VASS



Links: Eine E 10.12 in Rheingold-Lackierung mit einem Eilzug als Zwischenleistung an gleicher Stelle. Die maßstäblich hohen Bäume im Hintergrund sind ein Kennzeichen dieser Anlage.

Unten: Dampfloks sind hier gegenüber den moderneren Traktionen klar in der Minderzahl. Diese 01 zeigt deutliche Patina.



Seit sieben Jahren plane und baue ich an einer großen Spur-N-Anlage. Nun ist das erste Teilstück fertig: Über 2,5 Meter Länge erstreckt sich die erste Hälfte des Bahnhofs „Dachsheim Ost“, der im südlichen Deutschland zu Beginn der 60er-Jahre angesiedelt ist. Zur Mitte der Epoche IIIb also, als gleichzeitig so antiquierte Lokomotiven wie die Baureihen 18.5, 54, 75, E 60 und E 93 neben den modernen E 10, V 80 und V 200 verkehrten.

Diese Maschinen gehören für mich zu den schönsten und interessantesten Lokomotiven. Außerdem zogen sie damals eine große Vielfalt an Wagentypen durch die Landschaft.

Mein Ziel bei der Anlagenplanung ist, jeder Lok ein „artgerechtes“ Einsatzgebiet zu bieten. Das läuft tendenziell natürlich auf die „eierlegende Wollmilchsau“ als Anlage heraus, ist in Spur N jedoch durchaus machbar, ohne dass es unrealistisch wirkt.

Im Endstadium wird meine Anlage aus einer eingleisigen elektrifizierten Hauptbahn bestehen, dazu aus je einer Haupt- und Nebenbahn ohne Oberleitung, einem Personen- und einem Güterkopfbahnhof,

die beide teilweise vom Fahrdrabt überspannt sein sollen. Knotenpunkt ist der Bahnhof „Dachsheim Ost“, der das gesamte Streckenkonzept zusammenhalten soll. Betrieblich wird damit vom Übergabe-Güterzug bis zum Kurswagen-Zubringer und vom Lokalbahnbetrieb bis zum internationalen Schnellzug ein Maximum an verschiedenen Betriebssituationen möglich. Alles zusammen wird natürlich erst in ein paar Jahrzehnten fertig sein, aber „Dachsheim Ost“ ist es schon jetzt.

GROSSE PLÄNE

Zwar sind zu beiden Seiten die weiterführenden Gleise momentan nur dann und wann als „fliegende Bauwerke“ vorhanden, doch werden schon bald die ersten Wendezüge und Güterzubringer in „Dachsheim Ost“ einfahren. Mit jedem Ausbauschritt werden dann neue Betriebsmöglichkeiten dazukommen.

Angelegt ist „Dachsheim Ost“ als Durchgangsbahnhof, wie er vielleicht auf der Schwäbischen oder Fränkischen Alb stehen könnte. Ungewöhnlicherweise be-

reits im Vorfeld zweigt auf der rechten Seite eine eingleisige Strecke ab, die einmal nach „Bad Dachsheim“ führen wird, dem eigentlichen Hauptort. Dieses wichtige Kurbad wird mit einem Kopfbahnhof ausgestattet sein, dessen Bau jedoch noch eine Weile auf sich warten lassen wird. Anders als die in der Ebene liegenden eigentlichen Gleise von „Dachsheim Ost“ ist das Stichgleis als Rampe ausgeführt. Bereits im Bahnhofsbereich entsteht so ein deutlicher Höhenunterschied zum übrigen Gleisniveau, was einen eigenen Bahnsteig mit Wartehäuschen nötig macht. Eine Ausnahme ist nur die Ladestraße von „Dachsheim Ost“. Sie zweigt von der Rampenstrecke ab und liegt deshalb ebenfalls etwas höher.

Wer sich die Fotos des Bahnhofs ansieht, dem wird schnell auffallen, dass die Weichenverbindungen des Bahnhofsvorfelds zwar schlank und elegant wirken, jedoch nur einseitig vorhanden sind. Rechts, wo kurz darauf zwei Tunnelöffnungen den Blick begrenzen, sind alle Gleise miteinander verküpft, zweigen diverse Abstell- und Rangiergleise sowie die Rampe zur Ladestraße und nach „Bad Dachsheim“ ab.



Einfahrt eines Personenzugs hinter einer 38er. Wie alle Fahrzeuge dieser Anlage sind Wagen und Lok patiniert. Gut zu erkennen ist die superfeine Oberleitung.

Halt einer E 75 am Bahnsteig. Nicht nur das ungewöhnliche Quertragwerk ist selbst gebaut, sondern auch der Wagen hinter der Lok. Er entstand aus einem Güterzug-Packwagen und einer Donnerbüchse.



Die rechte Bahnhofsinfahrt vom abschließenden Bergrücken aus. In leichtem Schwung verlegte Flexgleise plus schlanke Weichen wirken überaus harmonisch und vorbildgetreu.



Großes Bild: Vor der Kulisse der Ortsgüteranlage rangiert eine E 60 zwei Kurswagen. Wegen der überaus feinen Oberleitungsdrähte liegt der Stromabnehmer der Lok nicht an, sondern ist kurz unterhalb der Oberleitung fixiert.

Unten: Eine Gleiswaage und ein Lademaß dürfen natürlich nicht fehlen.

Ganz unten: Gegen unbefugtes Überschreiten sind die Übergänge von einem Bahnsteig zum anderen mit Schranken und Ketten gesperrt. Ein vorbildgerecht gestaltetes Motiv von höchster Filigranität.

Rechts: Noch ein winziges Detail: Gepäckkarrendepot unter dem Fußgängerüberweg.

Gegenüberliegende Seite oben: Eine ex-badische 75er fährt mit ihrem Personenzug aus dem Bahnhof, dahinter rangiert eine 98.8 einen Güterwagen. Die Türe zum Gepäckraum des Umbauwagens wurde geöffnet, vermutlich braucht der Zugführer etwas frische Luft.

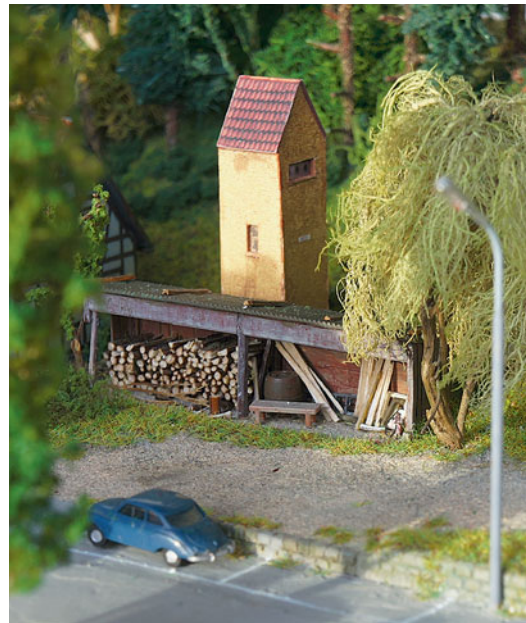






Außen: Ankunft eines Übergabezugs mit Kesselwagen im Bahnhof. Vorne der Bahnhofsvorplatz.

Am Haus hinter dem Bahnhofsvorplatz ist eine große Voliere angebaut. Sie ist im Inneren gestaltet und mit allerlei Geflügel bestückt.



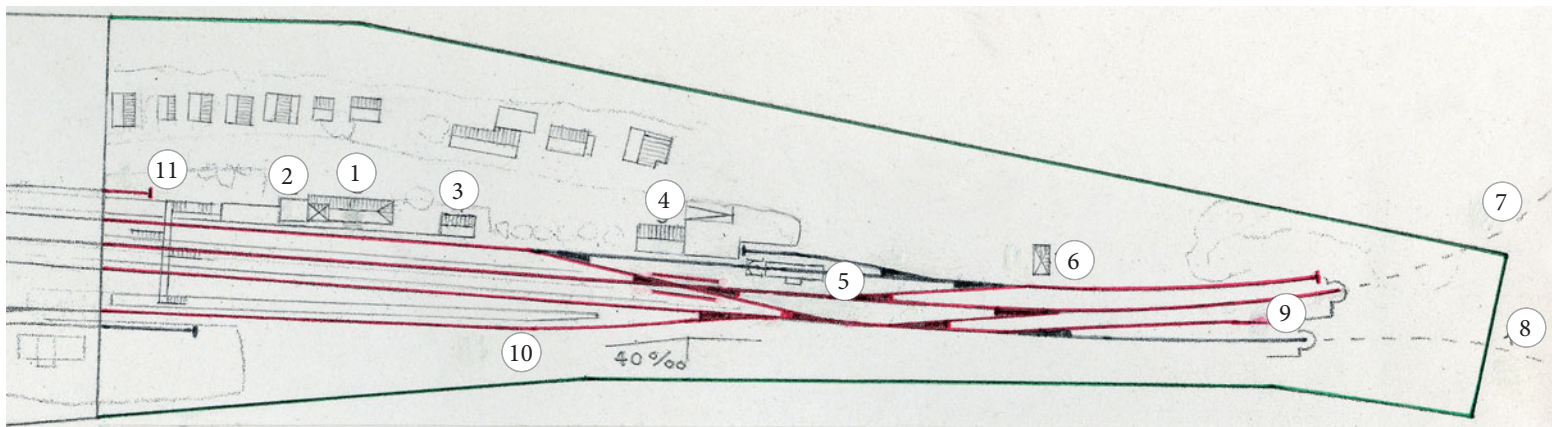
Außen: Der kleine Lebensmittelladen versorgt vor allem die Bewohner von Dachsheim Ost, aber auch hungrige Reisende, die etwas Zeit haben. Der Laden ist beleuchtet, in der Auslage sind Käselaibe zu sehen.

Trafohäuschen mit Anbauscuppen. Darin befinden sich ein minutiös aufgeschichteter Holzstapel sowie viele andere Details.



Außen: Zum Trocknen aufgehängte Wäsche an der sauber gespannten Leine.

Die Dorfstraße mit der direkt auf der Rückseite des Empfangsgebäudes gelegenen Bushaltestelle.



Links dagegen, im Bereich des Fußgängersteigs, fehlen anscheinend alle Weichen und Kreuzungen.

Dies liegt daran, dass „Dachsheim Ost“ nur zur Hälfte fertig ist. Der linke Anlagen- teil befindet sich aktuell im Bau. Auf ihm werden die Bahnhofsgleise zunächst einmal geradeaus, dann in leichtem Linksschwing weitergeführt, bis auch sie wieder in einem Weichenfeld gebündelt werden und als eingleisige elektrifizierte Hauptbahn weiterlaufen. Hier nimmt der Kurvenradius deutlich ab, weshalb nicht haltende Züge „Dachsheim Ost“ nur mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit passieren dürfen – ein Kunstgriff, da man sie auf diese Weise deutlich länger mit den Augen verfolgen kann. Im Bereich des Weichenfelds wird auch die Rampenstrecke nach „Bad Dachsheim“ auf einer Brücke über die Hauptbahn geführt.

Durch meinen Beruf als freischaffender bildender Künstler ist mein Budget zwar ein begrenztes, dafür verfüge ich über ausreichend Zeit. So konnten zum Beispiel durch die Entwicklung mechanischer Vorrichtungen zum Stellen von Weichen und Formsignalen sowie zum Entkuppeln die elektromagnetischen Antriebe komplett eingespart werden. Auch viele Details sind im Eigenbau oder durch Umbau entstanden, das macht das Hobby erst interessant und sieht am Schluss meist auch besser aus.

JUTE STATT KÜCHENKREPP

Basis des Anlagensegments ist eine Spanplatte, die von unten mit Latten versteift wurde und auf einem Unterbau aus Holz ruht. Die Landschaftserhebungen wurden aus Styropor aufgebaut, mit grobem Jutegewebe überzogen und relativ dünn verspachtelt. Diese Methode hat sich bewährt: Sie spart Gewicht und lässt sich einfach abändern. Modellbäume kann man leicht pflanzen und halten ohne Leim.

Die Gleise sind von Peco, die Flügelsignale Bausätze von Conrad. Eigenbauten aus Messing sind die Sperrsignal-Attrappen, ebenso die badischen und bayrischen Vor-

Der Plan des Bahnmoduls „Dachsheim Ost“, Länge ca. 250 cm. 1) Empfangsgebäude, 2) Post, 3) Nebengebäude, 4) Güterschuppen mit Laderampe, 5) Gleiswaage und Lademaß, 6) Stellwerk, 7) Strecke zum Schattenbahnhof (eingleisige elektrifizierte Hauptstrecke), 8) nicht elektrifizierte Nebenbahn, 9) Kurswagengleis, 10) Rampenstrecke nach „Bad Dachsheim“, 11) Kopfgleis für Wendezüge.

bildern nachempfundenen Quertragwerke der Oberleitung. Die Leitungen selbst habe ich aus Kupferlitze gelötet. Sie sind fast maßstäblich dünn, das heißt kaum sichtbar. Natürlich dürfen die Pantografen der Elloks die Drähte nicht berühren und müssen in sicherer Höhe fixiert werden.

Die Gebäude sind alle aus zweiter Hand. Sie wurden umgebaut, den Bedürfnissen angepasst und verfeinert. Rund um den Bahnhof ist die Bebauung ziemlich spärlich. Das ansteigende Gelände sowie der angrenzende Wald lassen wenig Platz für eine Entwicklung des Ortes, wobei der Hauptort ja ohnehin „Bad Dachsheim“ ist. Von den vielen Reisenden, die im Bahnhof umsteigen, profitieren nur die Betreiber eines kleinen Lebensmittelladens, zu dem auch ein Café gehört.

Sämtliche Laubbäume entstanden im Eigenbau aus beflockten oder mit Vlies überzogenen Naturmaterialien. Beispielsweise habe ich für eine Trauerweide Flech-

ten verwendet und Moos für das Lauchgemüse in einem der Gärten.

Ein auffälliges Gestaltungsmerkmal der Anlage sind die hohen Bäume. Sie bilden eine grüne Kulisse hinter den Gleisen. Für Modellbahnverhältnisse wirken die Bäume zwar eher überhöht, aber das ist ein Resultat unserer Sehgewohnheiten: Im Normalfall sind Modellbäume, auch wenn es sich um stattliche Exemplare handelt, viel zu klein ausgeführt. Selbst die Fichten meiner Anlage sind nicht maßstäblich, sondern mit 20 Zentimetern (entsprechend 30 Metern im Original) noch längst nicht ausgewachsen.

Auch im kleinen N-Maßstab ist es für eine realistische Wirkung wichtig, dass die Modellfiguren sorgfältig in Szene gesetzt werden. Sie wirken nur lebendig, wenn nachvollziehbar ist, was sie gerade tun. So gibt es für jede Figur aus einem Preiser-Set vielleicht nur ein oder zwei Stellen auf der Anlage, an der sie in ihrer speziellen Pose natürlich wirkt. □

Im Rahmen des 11. Modellbau-Wettbewerbs sind bisher veröffentlicht worden:

- 1) „Bahn-Wetter“ von Manfred Walter in EJ 1/2013
- 2) „Schön locker nach Plan“ von Christian Häussler in EJ 3/2013
- 3) „Müsum 1900“ von Kai Wüstermann in EJ 4/2013
- 4) „Eine für Kleine“ von Ernst Barnet in EJ 5/2013
- 5) „Frankenidyll“ von Marcus Frohrieb in EJ 6/2013
- 6) „Graf Bruchsteins alter Torfstich“ von Uwe Bilan in EJ 9/2013
- 7) „Endstation Limburg“ von Thomas Freese in EJ 12/2013
- 8) „Anlage für Fans“ von Hartmut Franke in EJ 1/2014

- 9) „Willkommen in Wertheim“ von Falko Werth in EJ 2/2014
- 10) „Auslaufbahn 2.0“ von Dieter Gräf in EJ 8/2014
- 11) „Im Reich des Rosts“ von Randolph Mock in EJ 12/2014
- 12) „Filigran übers Tal“ von Jürgen Büser in EJ 3/2015
- 13) „Bahnhof für Rind und Sau“ von Klaus Nagelschmidt in EJ 5/2015
- 14) „Schrott & Stahl“ von Claudio Finetto in EJ 8/2015
- 15) „Ferienglück“ von Andreas Fingas in EJ 9/2015
- 16) „Dampflok am Deich“ von Jens Simonsen in EJ 10/2015
- 17) „Romantik & Revier“ von Armin Ploeger in EJ 12/2015



ANLAGE MIT KLEINGARTEN

Man muss schon ein sehr begeisterter Modellbahner sein, um sich mit Ende 70 noch einmal an ein neues Anlagenprojekt zu wagen. *Helmut Högn* hat's getan und im Mittelpunkt seines Neubaus eine detailreiche Schrebergartensiedlung gestaltet

FOTOS: WERNER NEUBAUER

Mancher Leser wird sich noch an die im März-Journal 2007 vorgestellte Anlage „Lindau“ erinnern. Trotz aller betrieblichen Vorzüge, die durch die Vorbildwahl geboten waren, wurde mir „Lindau“ vor ein paar Jahren langweilig. Ein Schicksal, das sie mit all ihren Vorgängerinnen teilte.

Es juckte mir wieder in den Bastelfingern, etwas Neues musste her.

Die Grundvoraussetzungen waren die gleichen: ein Raum von etwas mehr als vier mal vier Metern Fläche sowie ein Nebenraum, in dem sich ein schöner großer Abstellbahnhof unterbringen ließ. Neu war

leider eine altersbedingte Einschränkung: Arbeiten im Untergrund fielen mir zunehmend schwerer und sind heute gar nicht mehr möglich. Umso mehr Gewicht galt beim Bau der Gestaltung von Details.

Die Streckenführung ist einfach: Eine doppelgleisige elektrifizierte Hauptbahn



Oben: Länger als ein Sechs-Wagen-Schnellzug mit Schleptenderlokomotive: die Kleingartenanlage. Trotz der einheitlichen Häuschen und der akkurat geschnittenen Rasenflächen, Bäume und Blumenrabatten gleicht keine Parzelle der anderen.

Rechts oben: vier Szenen aus den Gärten im Uhrzeigersinn: Mähen eines hochgradig vernachlässigten Rasenstücks, Grillfeier, Blütenpracht und Maulwurfsjagd (oder Neuanpflanzung?).

Auch ein Kinderspielplatz gehört zur Kleingartenanlage. Wegen der Nähe zur Dampfbahn ist er bei Vätern besonders beliebt.





Oben: Mit Draht gegen gefiederte Räuber geschützter Fischteich. Kein alltägliches Modellbahn-Motiv!

führt an beiden Enden in den Nachbarraum, wo sich ein 19-gleisiger Abstellbahnhof befindet. Betrieblicher Mittelpunkt ist ein großer Durchgangsbahnhof, dessen dazugehörige Stadt durch halbierte und beleuchtbare Häuser entlang der Wand angedeutet ist. Hier zweigt eine Nebenbahn ab, auf der reiner Triebwagenbetrieb herrscht.

Die Schrebergartenanlage, die von der Hauptstrecke in großem Bogen umfahren wird, liegt außerhalb der Stadt. Hier habe ich viele der schönen Ausstattungsmaterialien, Blumen und Gemüsesorten einsetzen können, die vor allem von Busch und Noch angeboten werden. In den Parzellen sind unterschiedliche Motive zu sehen: Es wird gegrillt, der Rasen gemäht, Ball gespielt, gearbeitet oder einfach nur gefaulenzt.

Ein anderes, ziemlich aufwändig zu gestaltendes Motiv findet sich gleich daneben: ein langgestreckter Fischteich, der zum Schutz vor Kormoranen, Reiher und anderen Räubern mit Drähten verspannt ist. Sein Vorbild habe ich auf einem Spaziergang entdeckt. Die seitlichen Drähte habe ich aus Garn nachgebildet, die oberen aus steifen Drahtstangen. Passende Pflanzen von Noch säumen das Ufer des Gewässers.

Für Modellbahner gibt es eben immer etwas zu basteln, auch wenn man nicht mehr unter der Anlage herumkrabbeln kann! □

Links: Cabrio-Corso auf der Landstraße. Als stiehlt mit Lederhauben ausgestattete Panzerfahrer von Preiser „entmilitariert“.

Ziel des Corsos ist ein Landgasthof, dessen Gäste sich auch in H0 über wohlgefüllte Teller freuen können.



DIE Buchhandlung mit Gleisanschluss
LUDWIG www.lesen-mit-ludwig.de
 Hbf • 50667 Köln • Tel.: 0221 / 16072-0
 Besuchen Sie unsere sehr gut sortierte
 Fachabteilung für Eisenbahnliteratur im 1. Stock

stangel
 MODELLBAHNBAU
www.stangel.pl
 Gebäude-
 modelle
 Dioramen
 Anlagenbau
 Zubehör

Polák CZ Generalvertretung für Deutschland
modellbahn-schildhauer
www.mbs-dd.com Tel.: 0351 27979215
 Händleranfragen (D) erwünscht! DE 01187 Dresden, Würzburger Str.81

Ätztechnik
 Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neu-
 silberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit
 Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen,
 Belichtungsgeräte, Chemikalien,
 Ätztelle für Z, N, TT, H0, 0,
 Schwarzbeizen f. Metalle,
 Auftragsätzen
 Katalog gegen
 € 5,- Schein/Überweisung
 (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
 Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
 Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
 Internet: www.saemann-aetztechnik.de
 Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

Siggis Modellbahn Shop
 Exklusive Modelle
 Waggonbau
 Schwaetzer
 für die Spur TT
 Ihr TT-
 Spezialist
 in OWL
 Inh. Siegfried Heerde
 Leopoldstaler Str. 9 • 32839 Steinheim
www.siggis-modellbahn-shop.eu

Ihr Hobby in bewegten Bildern im Online-Magazin
MODELLBAHN UMSCHAU
Bahn Welt
 Im Internet auf www.bahnwelt.tv
 Auch auf FireTV, AppleTV, AndroidTV, Chromecast, watchmi und vielen Smart-TVs

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exklusive Modelleisenbahnen
 und mehr vieles mehr
www.lohag.de
 Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 023 31 / 40 44 53
 D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Modelleisenbahnbau
Karl Sauer
 Bebelstraße 48
 37081 Göttingen
 Tel. 05 51 / 6 63 82
 1965 ____ 35 Jahre ____ 2000
 ARNOLD • FALLER • FLEISCHMANN
 ROCO • MÄRKLIN • TRIX

**SYSTEM-
Vitrinen**
 Ideen mit Profil
www.system-vitrinen-paape.de

Modellbaum Manufaktur Grünig www.modellbaum.de
 Wir beGRÜNIGEN ihre Landschaften
 089-31881600

MaGo fiNescale
 Feines für Spur N
 Vorbild-Gleis N & Nm
 Vor- u. Nachläufer
 Umbauen
 Lasercut Bausätze
www.mago-finescale.de

PAULO
 Seit 30 Jahren Hersteller anspruchsvoller
 Ausgestaltung für hochdetaillierte
 Anlagen in den Spuren H0, 0 und 1.
 Besuchen Sie www.paulo.de

Dipl.-Ing. Michael Bahn
BahnDesign
 Ingenieurbüro für IT- und Modellbau-Systemlösungen
 Anlagenplanung
 Modellbahntechnik
 Schaltungsentwicklung
 Auf der Heide 80 • 52249 Eschweiler • Tel.: 02403/507592
 info@bahndesign.de • <http://www.bahndesign.de>

Airbrush-Kurse für Modellbahner
 mit Fachbuchautor
Mathias Faber
 Infos unter: www.harder-airbrush.de
 Tel. +49 (0)40 878798930

Spielwarenfachgeschäft WERST
www.werst.de • e-mail: werst@werst.de
 Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
 Tel.: 0621/682474 • Fax: 0621/684615
Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi
 Auf über 600 qm präsentieren wir Ihnen eine riesige Auswahl von Modellbahnen,
 Modellautos, Plastikmodellbau und Autorennbahnen zu günstigen Preisen.
 Digitalservice und Reparaturen • Weltweiter Versand

www.Beckert-Modellbau.de
 Geberggrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
 eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
 Nach Wunsch in allen
 Spurweiten!
 Farblich bereits fertig
 Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



BR 56.5-6 sä. IXV / IXHV

Modelltechnik – Modellbahnen Inhaber: Lars Hempelt
Reparaturen, Digitalservice, An- & Verkauf
Anlagenbau komplett – oder in Teilen, z.B. nur Elektrik
 Schandauer Str. 96 • 01277 Dresden
 Tel.: 0351/3100290 • Fax: 0351/3100291
www.hempelt-modellbahn.de
 Fachgeschäft für Gartenbahn, H0, TT und N

Modellbahnclub "Theodor Kunz"
 Pirna e.V.
**12. Erlebnis
Modellbahn**
 informativ | sehenswert | familiär
12.–14. Februar 2016
 MESSE DRESDEN • Halle 3 + 4
 tägl. Lokparade
 Echtdampfmodelle
 in Aktion
Öffnungszeiten:
 10:00 – 18:00 Uhr
www.mec-pirna.de
 cityherberge
 middendrin macht eben Sinn
 TILLIG-BAHN
 belzing druck
www.druckereibelzing.de



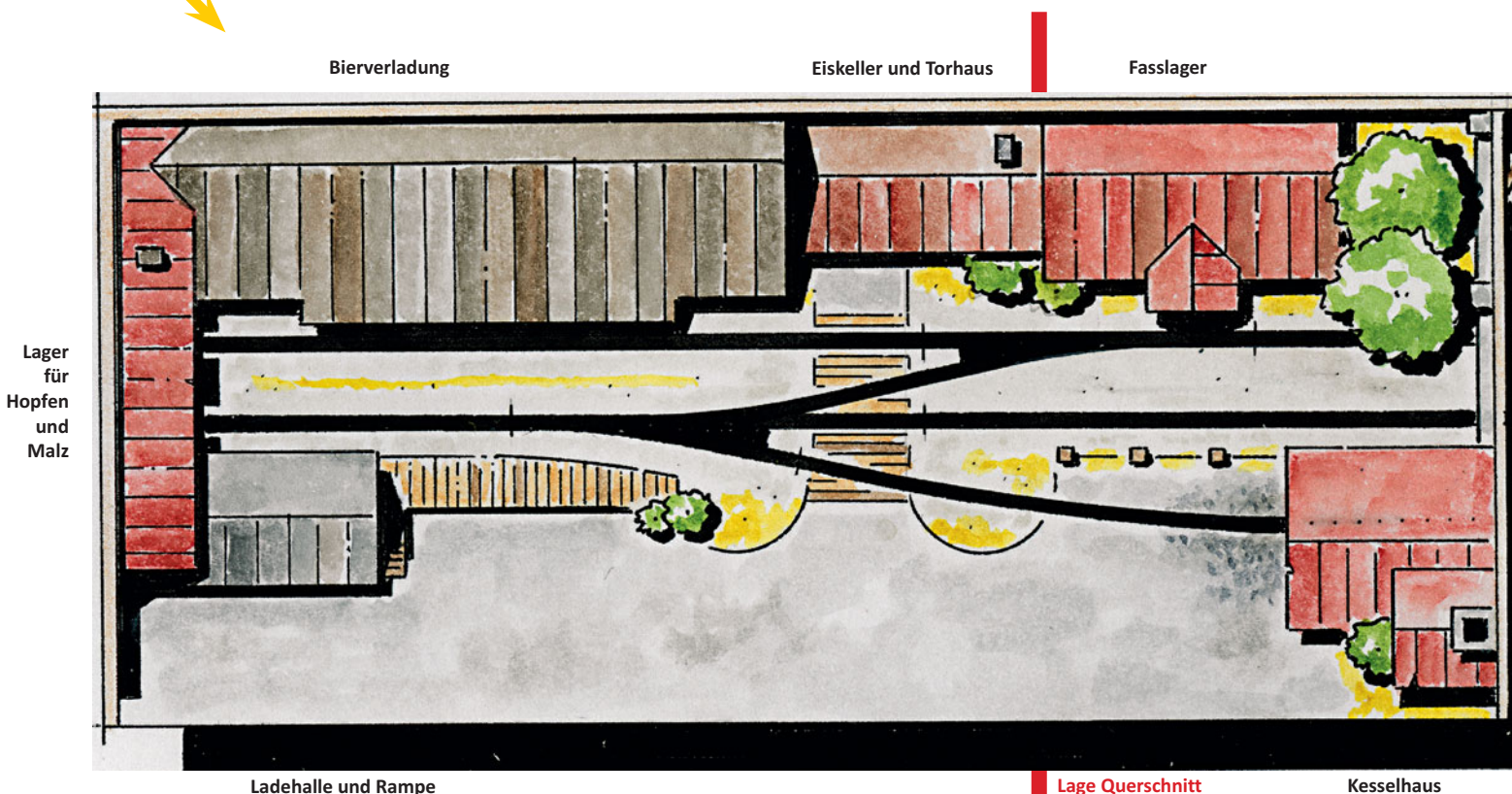


MICRO-BRAUEREI

Im englischen Sprachraum bezeichnet man Kleinstbrauereien als „Micro-Breweries“. Ihre vielfältigen und qualitativ sehr hochwertigen Biere finden seit Jahren immer mehr Freunde. Dieser Plan einer hochdetaillierten Kleinanlage rund ums Brauereithema ist im britischen Stil als durchdachtes Guckkasten-Schaustück entworfen, kann aber auch Teil einer großen Anlage sein

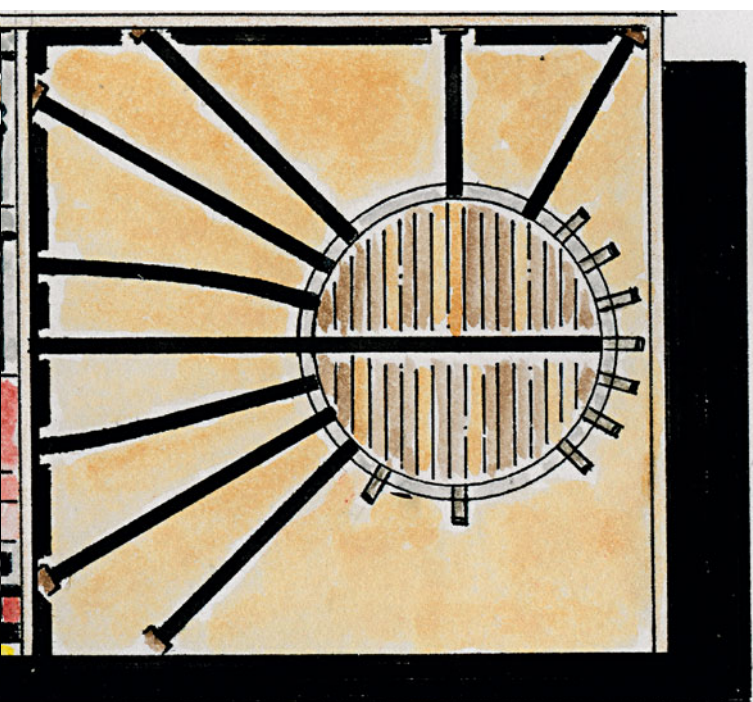
VON CHRISTIAN GERECHT

Beleuchtungsrichtung





Der Kegelbräu zu Altaich, wie er um 1900 ausgesehen haben könnte: Bierverladehalle, Torhaus, Fasslager.



Fiddle-Yard mit Drehscheibe

Entwurf und Lageplan
der Guckkastenanlage
„Kegelbräu Altaich“.
Länge 90 Zentimeter.

Betriebsfähige Modellbahnen auf kleinstem Raum sind eine britische Tradition, die bis in die 1950er Jahre zurückreicht. Man hat sich damals von den üblichen, durch die Modellbahnhersteller propagierten Gleiskreisen und -achtern gelöst und sich auf ein kleines Stückchen vorbildgetreuen Eisenbahnbetriebs beschränkt, komprimiert auf die Größe eines Sideboards oder Regals. Natürlich war und ist eine Anlage mit Verzicht gepaart. Bei so geringen Anlagenmaßen und Gleiskonfigurationen bleibt es nicht aus, sich selbst bei den Lok- und Wagenmodellen auf kurze und kürzeste Fahrzeuge zu konzentrieren. So zum Beispiel auf die winzigen bayerischen Bierwagen von Trix.

Sie waren, noch bevor ein Strich zu Papier gebracht, der eigentliche Auslöser dieser Anlagenplanung. Mit ihren knapp acht Zentimetern gehören sie zu den kleinsten H0-Waggons überhaupt. In Verbindung mit ebenso kleinen Lokomotiven, kurzen O- und G-Wagen und etwas Hirnschmalz

lässt sich tatsächlich auf 90 Zentimetern Länge ein vorbildgerechter Eisenbahnbetrieb abwickeln.

Wobei diese Planung nicht zwingend für Brauereien ausgelegt ist. Wer mehr dem Wein oder besser noch Weinfasswagen zugetan ist, muss eigentlich nur den Titel wechseln und aus der Brauerei eine Kellerei machen. Möglicherweise hat der eine oder andere Leser noch völlig andere Ideen. So lässt ein wenig mehr Länge schon wieder ganz andere Gleisbilder und damit weitere Ladeplätze oder Gleisanschlüsse zu.

DER CHARME DER „LIEBEN ZEIT“

Nun ist natürlich nicht jeder platzgeplagte Modelleisenbahner ein Anhänger der Epoche I. Verständlich, dass man da erst einmal Papier und Stift bereitlegt und sich Gedanken über eine Kosten-Nutzen-Rechnung macht. Mit einer neuen Epoche zu beginnen, nur um eine Mini-Anlage zu betreiben? Nun, entscheiden muss das natürlich jeder für sich. Doch was brauchen wir zum

Betrieb einer solch kleinen Anlage? Viel ist es nicht:

An Triebfahrzeugen minimal nötig ist ein möglichst kleines, sehr gut laufendes, am besten mit einem Faulhabermotor ausgerüstetes Lokchen, eine Handvoll jener kurzen Bier- oder Thermowagen, drei kurze gedeckte Wagen und zwei Kohlewägelchen. Weil bayerische Betriebe ihre Steinkohle überwiegend aus dem Ruhr- oder Saargebiet bezogen, muss man sich fast zwangsläufig für die feinen Trichterwägelchen von Brawa entscheiden. Schlimme Sache, gell?!

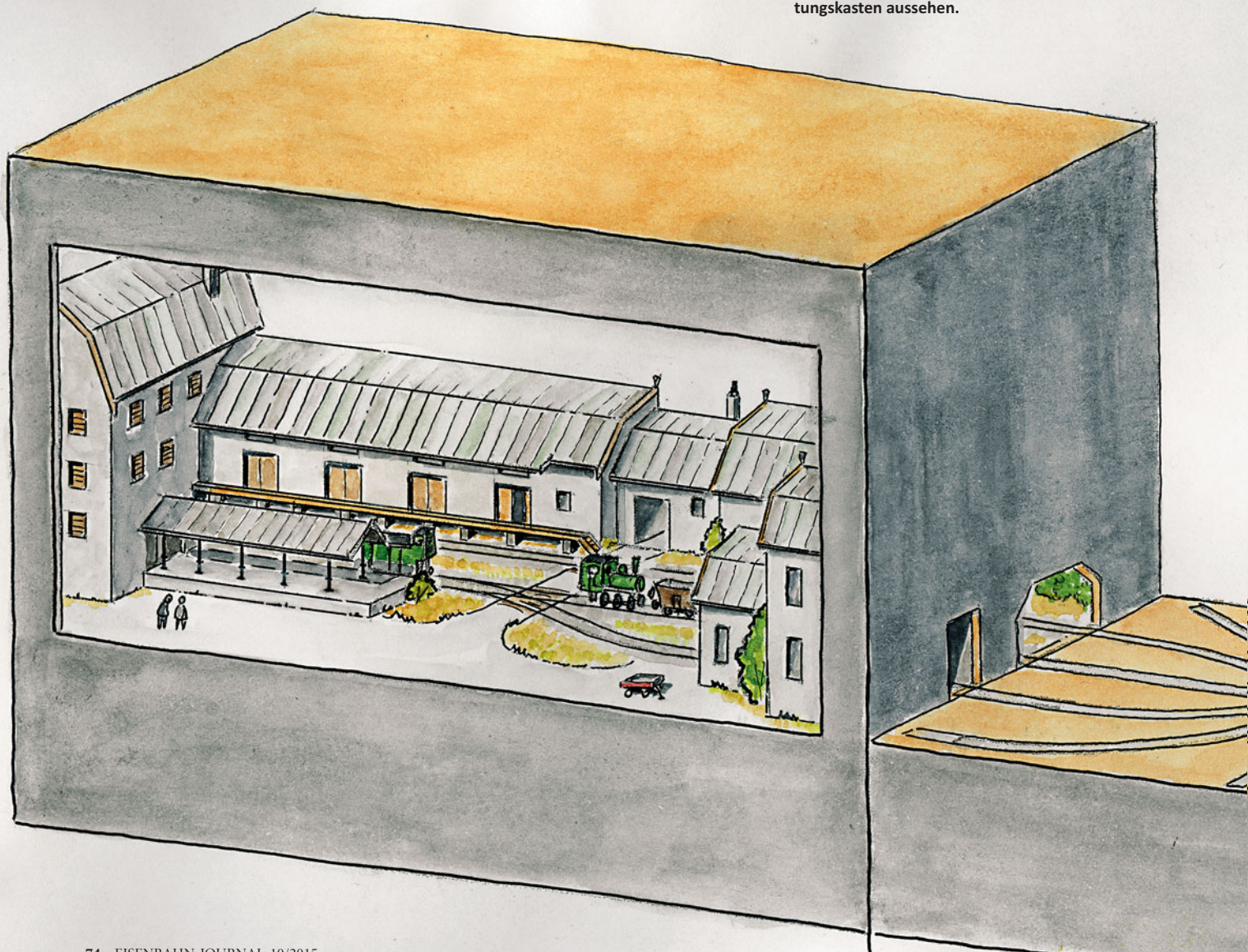
Spaß beiseite und mal ganz ehrlich: Das sind Kosten, die überschaubar sind! Zudem man zuletzt doch mit einigem Spiel- pardon: Betriebs-Spaß belohnt wird. Natürlich mögen da peu à peu noch mehr Modelle folgen. Dennoch wird das Angebot an Epoche-I-Fahrzeugen wohl immer überschaubar bleiben. Was Bayern anbelangt, dürfte man sich bestimmt noch über eine weitere kleine Dampflokomotive freuen. Vielleicht den hübschen Dreikuppler der Gattung D VII, von dem immerhin noch ein Exem-

plar erhalten ist? Bis dahin muss man sich mit Fleischmanns D VI begnügen. Immerhin ein Anfang! Nur 79 Millimeter misst das kleine Schnuckelchen. Perfekt!

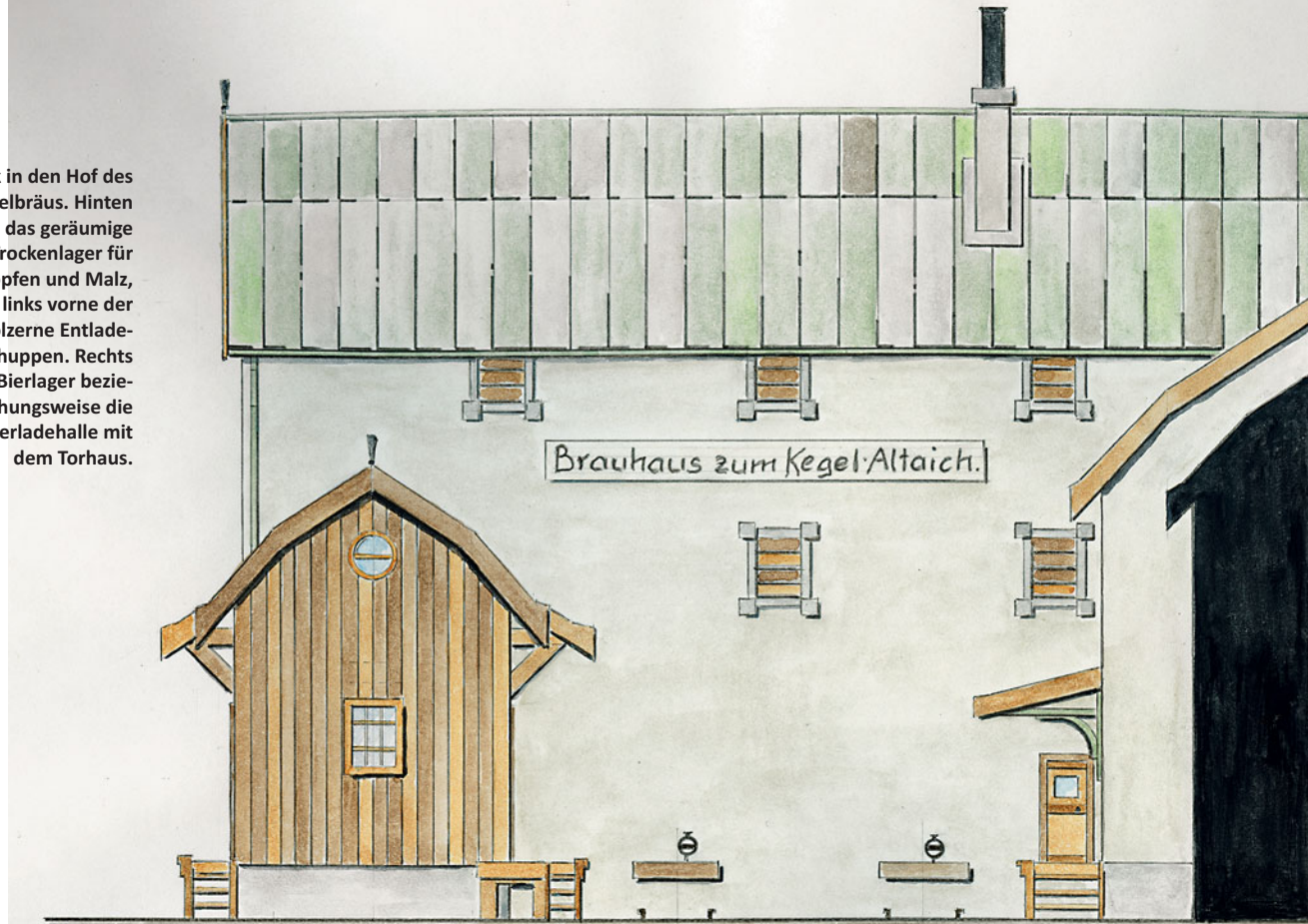
Bei der eingepplanten Hapo-Drehscheibe mit 18 Zentimetern Bühnenlänge kann man sogar noch etwas größere Loks verwenden. Glaskasten, Motorlok, ja sogar eine D XI wären möglich. Letztere stellt allerdings die Obergrenze bei dieser Anlagengröße dar. Hoffen wir dennoch darauf, dass sich in nicht allzu ferner Zukunft vielleicht die erwähnte D VII bei Trix oder Fleischmann im Neuheitenkatalog findet. Sie würde neben der D VI wunderbar in die Zeit jener liebenswerten Bierwagerl passen, die von etwa 1875 bis 1905 eingesetzt wurden. Eine Ära, zu der sich keine treffenderen Worte finden lassen als das Intro zum „Königlich Bayerischen Amtsgericht“: „Es war eine liebe Zeit vor anno 14, in Bayern gleich gar ...“

Ich liebe diese frühe Epoche I in Bayern ungemein, denn die bayerischen Loks und Wagen jener Zeit üben einen ganz beson-

So könnte die Anlage mit Unterbau und Beleuchtungskasten aussehen.



Blick in den Hof des Kegelbräus. Hinten das geräumige Trockenlager für Hopfen und Malz, links vorne der hölzerne Entlade-schuppen. Rechts das Bierlager beziehungsweise die Bierverladehalle mit dem Torhaus.



deren Reiz aus. Neben den schnuckeligen Bierwägelchen sind es natürlich auch die „Brot-und-Butter-Wagen“, die mit ihrem grünen, schwarz abgesetzten Farbgewand und den klaren, gelben Anschriften ins Auge springen. Ebenso kommt dem Modellbahner entgegen, dass die Bayerische Staatsbahn ihre Wagen in einem überaus gepflegten Zustand hielt, denn sie waren, neben den aufwändig lackierten Loks, das Aushängeschild der Staatsbahn! Übermäßiges Verwittern ist deshalb auch im Modell nicht nötig.

Den letzten Kick erhalten die Waggon natürlich durch in die Zeit passende Ladungen. Mag sich mancher nun fragen, was für sichtbare Ladungen eine Brauerei erhalten könnte? Nun, innerhalb von Firmengeländen war es üblich, gedeckte Wagen mit geöffneten Türen zu rangieren. In unserem Fall heißt das Einblick auf Hopfensäcke, loses oder abgesacktes Malz oder auch Leer-

gut (dazumal ausschließlich Fässer in den Größen von 20 bis 200 Liter) geben. Auch Mittelborder konnten zum Transport leerer Bierfässer (dann wohl am ehesten die 200 Liter fassenden Hirschen) oder von fabrikneuen Fässern herangezogen werden. Und als Highlight könnte man sich auch große, 10 000 oder 12 000 Liter fassende Lagerfässer vorstellen. Nicht zu vergessen die Kohle, die das Kesselhaus der Brauerei benötigt. Welche Transporter da in Frage kommen könnten, wurde ja bereits geklärt. Bis auf das lose Malz, das auch einmal Thema dieser Bier-Serie sein wird, findet man alle angesprochenen Güter bei Koto oder Preiser.

EDEL-GLEIS

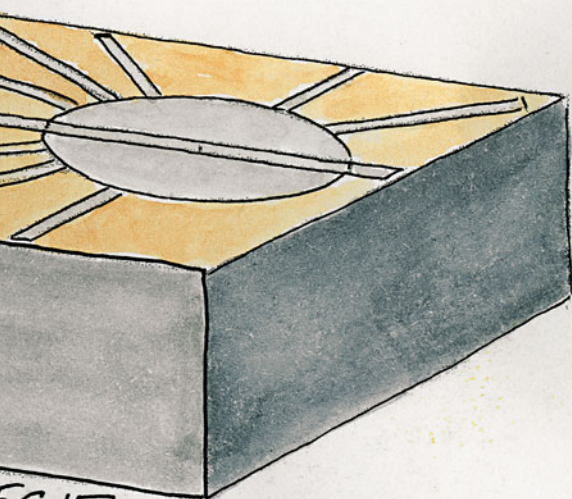
Doch nun endlich zu Planung und Betriebskonzept: Ausgelegt ist diese Mini-Anlage für das qualitativ hochwertige und sehr feine Code-75-Gleis von Peco. Richtig verlegt sind diese Gleise nicht nur betriebssicher, sondern auch ein wahrer Augenschmaus. Dem Rangierkonzept und Fahrzeugen dieser Mini-Anlage folgend versteht es sich von selbst, die Herzstücke zu polarisieren. Ebenso empfiehlt es sich, richtig gute, bei der geringen Weichenzahl durchaus bezahlbare, vor allem aber manuell zu bedienende Weichenantriebe zu installieren. Das Beste, was man hier bekommen kann, sind die amerikanischen Blue Point Switch Machines von Micro Mark (www.micromark.com).

Sind die erforderlichen Gleise, die beplankte 18-Zentimeter-Drehscheibe von Hapo (www.hapo-bahn.de) und die Switch

Machines besorgt, ist es an der Zeit, das Sperrholz für die Anlagensegmente und die Kulissen zuschneiden zu lassen. Diese Brauereianlage ist als eine Art „Bühne“ samt integrierter Beleuchtung konzipiert. Das erfordert ein gewisses Maß an Vorplanung, lohnt aber mit einem unvergleichlichen Anblick. Der Vergleich mit einem Aquarium träfe es recht gut.

Aus diesem Grund sollte der Unterbau der Mini-Anlage möglichst solide ausgeführt werden. Allein der Switch Machines wegen ist eine Rahmenhöhe von etwa 20 Zentimetern erforderlich. Noch besser wären 25! Für die Beleuchtungskästen, die exakt die gleichen Maße haben wie das Grundsegment, muss, je nach Art der Beleuchtung, eine Bauhöhe von zehn bis 15 Zentimetern einkalkuliert werden. Eine Alternative sind LED-Lichtbänder, deren Preis nach ein oder zwei Jahren Bauzeit gegenüber heute deutlich gesunken sein dürfte.

Um unliebsame Überraschungen in Form abweichender Maße zu vermeiden, werden der gesamte Unterbau, die Kulissen, ebenso die Beleuchtungskästen aus zwei Zentimeter starkem Sperrholz erstellt. Auf den Grundplatten werden Hartschaumplatten in gleicher Stärke verklebt. Die Beleuchtungskästen bereitet man zunächst nur vor. Ihre Montage erfolgt erst nach der Gestaltung der Anlage. Wie bereits gesagt, erfordert der Aufbau der „Hardware“ etwas Vorplanung. Er sollte aber, sobald die endgültige Gleislage in 1:1 aufgezeichnet ist und die beiden Kulissendurchfahrten stehen, keine größeren Schwierigkeiten mehr bereiten.



Bierlager, Torhaus und Fasslager/Werkstatt. In der Realität befände sich im Dachgeschoss der drei Gebäude eine Kettenbahn, um schwere Lasten wie Bierfässer transportieren zu können.



Von größerer Bedeutung ist nur noch der Ausschnitt für die Drehscheibe. Exaktes Aufskizzieren aller von ihr abgehenden Gleise ist, wie deren absolute Mitte, Grundvoraussetzung!

Es versteht sich von selbst, dass alle Gebäudestandorte bereits vor dem Verlegen der Gleise feststehen müssen. Von Vorteil wäre es, das Kesselhaus mit seiner innen liegenden Kulissendurchfahrt bereits vorab zu bauen, um dessen Standort neben dem offenen Einfahrtor mit hundertprozentiger Sicherheit festlegen zu können.

Die als gemauertes Portal getarnte Durchfahrt ist allerdings die größere Herausforderung. Mit Hilfe eines ausrangierten zweigleisigen Portals für nicht elektrifizierte Tunnels sollte man diese zweigleisige Durchfahrt zunächst auf Millimeterpapier skizzieren. Ein Basis-Maß sozusagen, denn tatsächlich wird man die Tordurchfahrt etwas knapper halten müssen. Und natürlich muss man sich auch von der klassischen Form eines Tunnels verabschieden! Auf der kleinen Querschnittsskizze (rechts) sind die Lage des Einfahrttores, das Kesselhaus und das Fasslager festgehalten. Sie mag als erste Orientierungshilfe dienen.

Hapos Drehscheibe hat für den Betrieb dieser kleinen Anlage in erster Linie die Aufgabe der Verteilung der einzelnen

Güterwagen. In zweiter Linie lässt sich mit ihr ein vorbildgetreuer Last- und Leerlauf der Kohlewagen abwickeln. Ist ein beladener Trichterwagen ins Kesselhaus geschoben, holt ihn die Rangierlok bald darauf über die Drehscheibe „hinterrücks“ ab und hinterstellt ihn auf einem eigens dafür vorgesehenen Gleis. Ein Wagen gleichen Typs (und idealerweise gleicher Nummer), jedoch leer, wartet bereits am Gleis daneben und wird mittels der Drehscheibe, wieder hintenherum, ins Kesselhaus geschoben. Am Nachmittag einer Betriebssession wird er „von vorne“ wieder abgeholt.

Nicht nur deswegen hat dieser kleine Brauerei-Bahnhof beste Voraussetzungen, als interessante Ausstellungsanlage durchs Land zu reisen.

NICHTS VON DER STANGE

Bei den Gebäuden einer so spezifischen Anlage braucht man sich nicht lange mit den Katalogen der einschlägigen Kunststoff- oder Lasercut-„Häuslebauer“ herumschlagen. Selbstbau nach Maß und entsprechend den Flächenverhältnissen ist geboten. Alles soll ja wie aus einem Guss wirken! Ob man die Brauereigebäude nun in Backsteinausführung, verputzt oder in Fachwerk errichtet, ist Geschmackssache.

In Oberbayern beispielsweise waren Brauereien sowohl in offener Backsteinbauweise anzutreffen (man denke nur an den heute als beliebte Gaststätte dienenden Münchner Augustiner-Bräu) als auch verputzt. Stuckverzierungen waren ebenso möglich wie eine Verbretterung an der Wetterseite. Ich habe mich mit meinen Skizzen an ein eher schlichtes Baumuster gehalten – landestypisch und im Modell relativ einfach zu erstellen. Die einzig größere Herausforderung dürften die Mansardendächer sein. Entwurf und Anordnung der Gebäude orientieren sich an einer realen, jedoch weit kleineren Brauerei ohne Bahnanschluss, wobei der Esprit der frühen Epoche einfach aus dem Bauch heraus entstand.

Bei den Skizzen habe ich mir die Freiheit genommen, die Gebäude auch einmal abgewandelt oder um ein Stockwerk reduziert darzustellen. Hier mag jeder für sich seine Lösung finden. Vielleicht wäre es sogar ganz praktisch, anstelle des Entlade-schuppens für Hopfen und Malz nur eine überdachte Rampe zu errichten. So hätte man unter der Bedachung hindurch einen Blick auf den/die bereitgestellten Waggons.

Weitere Gebäudeskizzen wie Kesselhaus und das große Einfahrtstor hätten den Artikel letztlich gesprengt. Sie sind auf der kleinen Querschnittsskizze dargestellt.



Zudem sind das Sudhaus, die Abfüllanlage mit Lagerkeller, die Stallungsgebäude, die Sattlerei und die Remisen dem Rotstift beziehungsweise den kleinen Anlagenmaßen zum Opfer gefallen. Sudhaus und Abfüllanlage könnten auf der Hintergrundkulisse skizziert werden, die anderen Gebäude lägen hinter Torhaus und Fasslager, so dass allenfalls ihre Firste und ein wenig vom Dach zu sehen wären.

OHNE FLUCHTPUNKT

Wer halbwegs geschickt und perspektivlos (womit nicht das Negativum gemeint ist) zu zeichnen vermag, für den dürfte die Hintergrundkulisse samt aufskizzierten Gebäuden ein Kinderspiel sein, wenn auch ein zeitaufwändiges. Alle anderen seien aufgerufen, selbst einmal zu Bleistift, Geodreieck und Papier zu greifen. Sie mögen sich an den ehemaligen MZZ-Kulissen orientieren, die Rudolf Merz ab Mitte der 1980er geschaffen hat. All seine Kulissen und Kulissengebäude sind ohne Perspektive, sprich ohne Fluchtpunkte gezeichnet!

Vor dem Selbstbau von Gebäuden schrecken viele Modellbahner noch immer zurück. Dabei gibt es bei Anbietern wie www.architekturbedarf.de und vielen an-

deren, auch Ladengeschäften, wirklich alle benötigten Materialien.

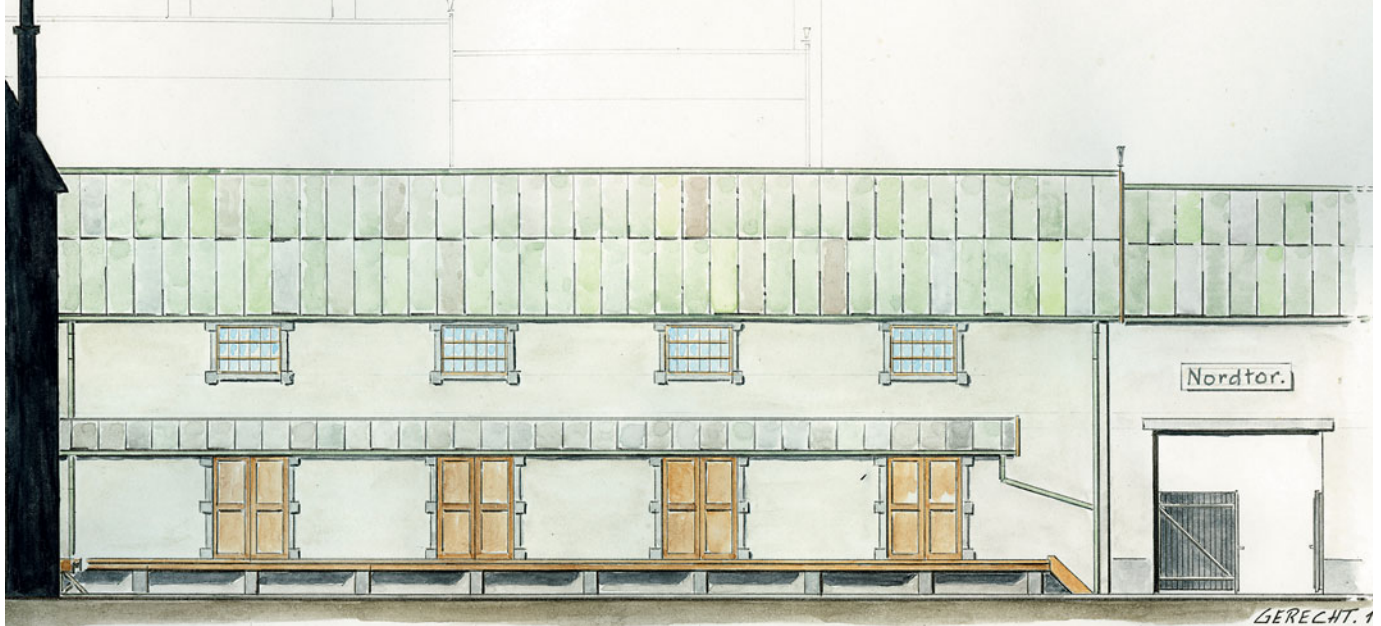
Graupappe von zwei Millimetern Stärke ist für die Rohbauten erste Wahl. Ebenso Zeichenkarton für die Tor- und Fenstereinfassungen. Auf weißem, schwerem Skizzenblockpapier entstehen die mit Pastellkreide selbst gefärbten Außenwände. Um keine Fingerabdrücke zu hinterlassen, sollte man dabei unbedingt mit dünnen Gummihandschuhen arbeiten. Erst das am Ende aufgesprühte Fixativ hält die Kreide abriebfest auf dem Papier.

Mit Sprühkleber und Gummirolle werden die Fassadenflächen auf dem Graukarton überlappend verklebt. Balsaleisten, fünf mal fünf und fünf mal zehn Millimeter, sorgen für die Versteifung der Kartonflächen. Für die Laderampen kann man je nach Gusto Evergreen-Profile und -Platten oder Lindenholz-Profile wählen. Wer lieber mit Kunststoff als mit Pappen arbeitet, wird ohnehin auf die reiche Auswahl an Evergreen-Produkten zurückgreifen (im Vertrieb von Faller).

Mit beiden Bautechniken lassen sich selbst (beleuchtbare) Innenräume fertigen. Beispielsweise die Einsicht durch die Tore in Bierverladehalle und Fasslager. Im Kesselhaus – sein Tor ist wegen der regelmäßi-



Querschnitt durch die Brauerei-Anlage mit Fasslager, Tor und Kesselhaus.



Oben: Die Biervladehalle mit dem Lager, links davon das Trockenlager für Hopfen und Malz. Am rechten Rand anschließend das schon auf der vorigen Doppelseite gezeigte Torhaus.

Links: Halboffener Alternativentwurf des Entladeschuppens für Hopfen und Malz mit hölzerner Rampe davor.

gen Bedienung stets geöffnet– könnte man einen Kohlentiefbunker andeuten.

Schöne große Fenster, aber auch Tore und Türen für das gesamte Brauerei-Ensemble findet man bei Tichy oder Grandt Line. Produkte beider Anbieter sind per Internet entweder direkt in den USA oder über RD-Hobby bestellbar (www.rd-hobby.de). Wichtig ist es, gerade bei einer gut ausgeleuchteten Modellbahn, Risse und Spalten bei den Gebäuden und Rampen zu vermeiden und sie so akkurat wie möglich zu errichten. Es versteht sich von selbst, eine größtmögliche Detaillierung zu erreichen. Das ist mitunter nicht ganz billig, bei einer Modellbahn dieser Größe jedoch viel leichter zu bewerkstelligen als bei meterlangen Flächenanlagen.

Wer sich Selbstbau überhaupt nicht zu traut und dennoch sehr schöne Gebäudemodelle nach eigenen Entwürfen besitzen möchte, der sollte mal einen Blick auf die Webseite der Manufaktur Neustadt werfen (www.manufaktur-neustadt.de). Langjährigen EJ-Lesern wird sie vielleicht bekannt vorkommen.

Eine Alternative bei Zeitnot ist, sich die Hauptgebäude der Brauerei diesseits der vorderen Anlagenkante zu denken. Es bleiben nur das Kesselhaus, das Einfahrtor und eine umlaufende, schön gestaltete Mauer mit kleinen Schuppen oder Remisen und einer kleinstädtischen Hintergrundkulisse

übrig. Eine Minimallösung, die selbst von Modellbahneinsteigern zu bewerkstelligen ist. Die interessanten Rangiermöglichkeiten bleiben bestehen.

SCHÖNER KUPPELN

Zum Schluss noch ein paar Sätze zum Rollmaterial, denn das lässt sich mit den üblichen Kurzkupplungen nur schlecht rangieren. Eine wesentlich bessere Alternative wären die amerikanischen Kadee-Kupplungen. Schon seit vielen Jahren gibt es sie in NEM-Ausführung, wobei man sich allerdings auf die kürzeren Ausführungen 17# und 18# beschränken sollte, da sonst der Pufferabstand der Wagen untereinander zu groß ausfällt. Zudem müssen bei Verwendung der Kadee-Kupplungen Kupplungsdeichseln an Wagen und Loks fixiert werden.

Wählt man Kadee-Kupplungen, muss man sich schon beim Bau der Segmentkästen Gedanken darüber machen, ob man sie mit Kadee-typischen Entkupplungsmagneten oder per Hand mittels eines Schaschlikstäbchens entkuppeln möchte. Letzteres würde eine höhere „Bühne“, also einen größeren Abstand zwischen Segment- und Beleuchtungskasten erfordern, um auch bei den hinten liegenden Gleisen halbwegs komfortabel die Kupplungen lösen zu können.

Eine Rangieranlage macht nur dann Spaß, wenn sicher und komfortabel entkuppelt werden kann. Bereits vor Baubeginn sollte man sich daher gründlich mit den möglichen Methoden vertraut machen. Wenn man sich nebenher, übrigens völlig frei von schlechtem Gewissen (da Arbeitsgetränk), eine Maß frisches bayerisches Vollbier einverleibt, dann lässt sich danach wesentlich ungezwungener rangieren. In diesem Sinne ...! □

Bisherige Beiträge in „Hopfen, Malz und Eisenbahn“:

- 1) „Stangen, Draht und Hopfenranken“ (Bau eines Hopfenfeldes): EJ 8/2015
- 2) „Bockerlbahn durchs Hopfenland“ (Anlagenporträt): EJ 9/2015
- 3) „Bier und Bahn“ (Geschichte der Bierwagen): EJ 10/2015
- 4) „Idyll im Freien“ (Biergarten gestalten): EJ 11/2015
- 5) „Bierwagen ganz privat“ (Bierwagen nach Eigenentwurf): EJ 12/2015
- 6) „Vier fette Fässer“ (Großbierfässer als Wagenladung): EJ 1/2016

Die ideale Kombination für Sie:

immer bestens informiert
plus herrliche Filmaufnahmen

nur
€ 78,-

Ihre Abo-Vorteile

- 1. Dauerhafte Ersparnis**
Sie sparen beim großen Jahres-Abo € 14,30 gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen.
- 2. Dankeschön gratis**
Als Dank für Ihr Vertrauen erhalten Sie den exklusiven Bierwagen von Piko.
- 3. Jederzeit kündbar**
Null Risiko – das ist unsere Verlagsgarantie: Wenn Ihre Erwartungen nicht erfüllt werden, können Sie nach der Mindestlaufzeit jederzeit wieder aussteigen – mit Geld-zurück-Garantie für zu viel bezahlte Ausgaben!
- 4. Nach-Hause-Service**
Das Eisenbahn-Journal kommt jeden Monat frei Haus. Sie verpassen garantiert keine Ausgabe.

1. **12 Ausgaben**
mit je 108 Seiten



2. **Inkl. 4 DVDs**
RioGrande-Profilfilme



3. **Ihre Prämie: Exklusiver Bierwagen von PIKO**
Gedeckter Güterwagen
mit Bremserhaus –
passend zur neuen
Eisenbahn-Journal-Serie
Hopfen, Malz und Eisenbahn



Weitere Details unter
www.eisenbahn-journal.de

Ihre Vorteile · Sie sparen € 10,80 gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen · Das Eisenbahn-Journal kommt bequem frei Haus

Hier gibt es das Abo · Ausgefüllten Coupon schicken an FUNKE direkt GmbH, EJ-Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf

Abo-Hotline anrufen 0211/690789-985 · Coupon faxen an 0211/690789-70 · Mail senden an abo@mvz-direkt.de

Bitte Aktionsnummer vom Coupon angeben.

Online-Bestellung und weitere Prämienangebote
unter www.eisenbahn-journal.de/abo

Ich war in den letzten 6 Monaten nicht
Abonnent vom Eisenbahn-Journal.

Widerrufsrecht: Sie haben das Recht, binnen
14 Tagen ohne Angabe von Gründen diesen
Vertrag zu widerrufen. Die Widerrufsfrist
beginnt an dem Tag, an dem Sie oder ein von
Ihnen benannter Dritter, der nicht der Beförderer
ist, die erste Ware in Besitz genommen hat bzw.
haben. Um Ihr Widerrufsrecht auszuüben, müs-
sen Sie uns, der Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am
Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, mittels
einer eindeutigen Erklärung (z.B. per Post,
Telefax oder E-Mail) über Ihren Entschluss, die-
sen Vertrag zu widerrufen, informieren. Zur
Wahrung der Widerrufsfrist reicht es aus, dass
Sie die Mitteilung über die Ausübung des
Widerrufsrechts vor Ablauf der Widerrufsfrist
absenden.

**Ausschneiden oder kopieren und
im Briefumschlag schicken an:**
**FUNKE direkt GmbH, Eisenbahn-
Journal, Postfach 104139,
40032 Düsseldorf**

Angebot nur gültig bis 30.01.2016 | Aktionsnummer: EJ 0216

JETZT EISENBAHN-JOURNAL ABONNIEREN UND SPAREN!

- ☐ Bitte schicken Sie mir 12 Ausgaben Eisenbahn-Journal inkl.
4 DVDs für nur € 78,- (Ausland € 99,60, Schweiz Sfr 156,-)
- ☐ Bitte schicken Sie mir 12 Ausgaben Eisenbahn-Journal
inkl. 4 DVDs plus MIBA Messeheft 2015 für nur € 84,50
(Ausland € 107,90, Schweiz Sfr 169,-)

Als Prämie erhalte ich den exklusiven Bierwagen von Piko (210 170).

Name / Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefonnummer / E-Mail

Datum / Unterschrift

Wenn Sie nicht sechs Wochen vor Ablauf des Abos kündigen, erhalten Sie
ab dem zweiten Jahr automatisch ein Jahresabonnement vom Eisenbahn-
Journal zum günstigen Abopreis von nur € 78,- (Ausland € 99,60, Schweiz
Sfr 156,-), mit Messeheft € 84,50 (Ausland € 107,90, Schweiz Sfr 169,-).

Ich zahle per:

☐ SEPA Lastschrift (Konto in Deutschland)

Geldinstitut

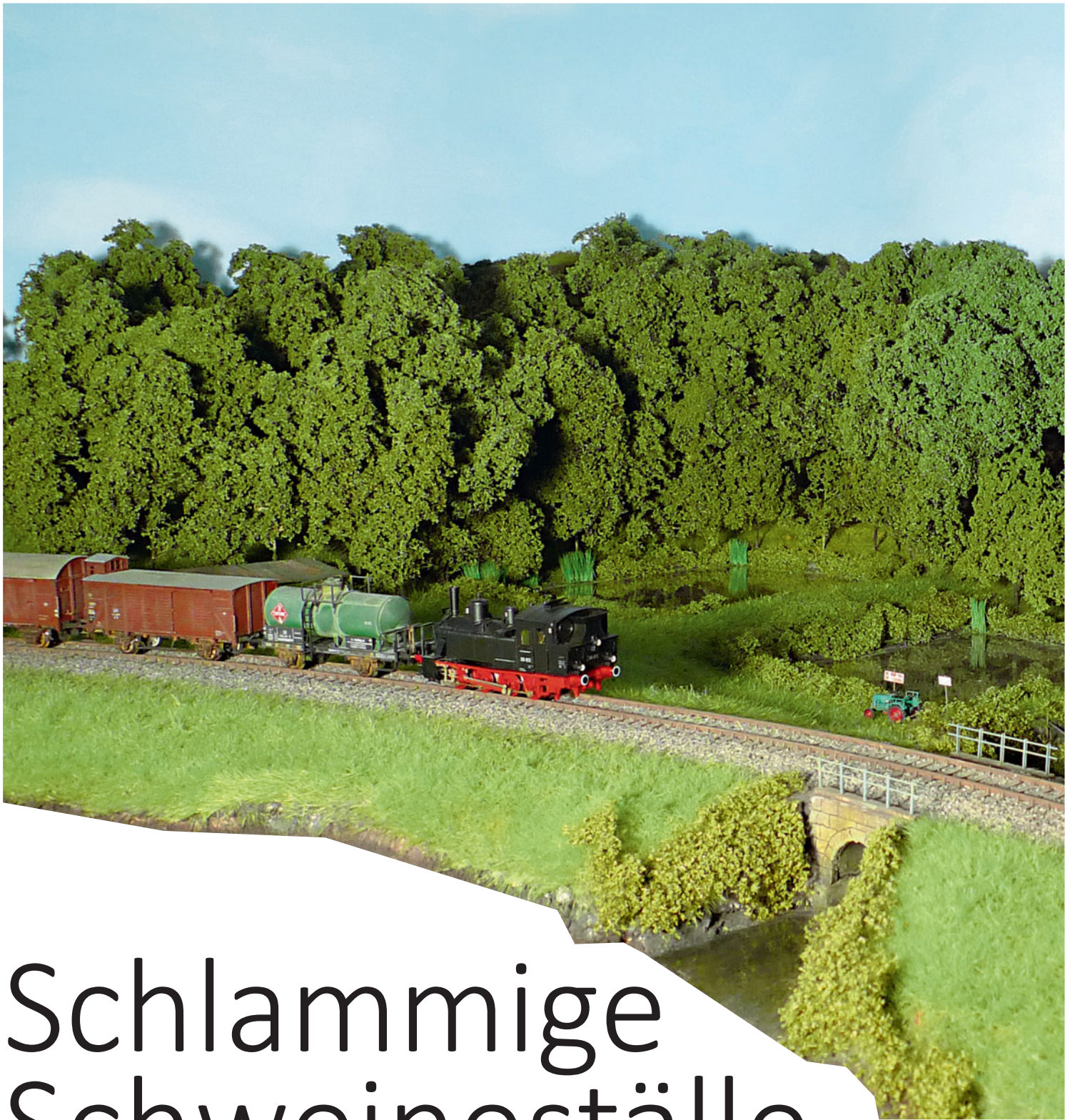
IBAN

BIC

Ich ermächtige die FUNKE direkt GmbH, Zahlungen von meinem Konto
einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Vorankündigungsfrist für Einzug: mindestens 4 Werktage. Hinweis: Ich kann
innerhalb von 8 Wochen die Erstattung des belasteten Betrages verlangen.

☐ Ich zahle gegen Rechnung

Zu Ihrer Sicherheit: Kreditkartenzahlung ist nur bei telefonischer
Bestellung unter **0211/690789-985** oder online möglich unter
www.eisenbahn-journal.de/abo.



Schlammige Schweineställe

Die Bezeichnung „Schweinestall“ für einen Fischteich mag vielen ungewohnt klingen. Sie liegt aber nahe, weil die hier gemästeten Karpfen fast alles fressen und deshalb „Wasserschweine“ genannt werden. Auf der Modellbahn sind Fischteiche ein Motiv, das Ruhe und Idyll ausstrahlt

VON MARTIN MÜLLER



Das Thema meiner Anlage ist an einem Teilstück der Nürnberger Ringbahn in den 1950er Jahren orientiert. Der davon nur wenige Kilometer entfernte Aischgrund nordwestlich von Nürnberg ist eines der größten Fischzuchtgebiete Deutschlands.

Bereits im 14. Jahrhundert ließen die Bischöfe von Bamberg hier Fischteiche (fränkisch „Weiher“ genannt) anlegen, um die fleischlose Fastenzeit besser überbrü-

cken zu können. Die beiden größten Vertreter dieser nassen „Schweineställe“ werden deshalb noch heute Bischofsweiher genannt. Das Abfischen des Großen Bischofsweihers lockte in meiner Jugend jedes Jahr hunderte Schaulustige an und hatte fast volksfestähnlichen Charakter.

Karpfenteiche unterscheiden sich in einigen Punkten von den auf Modellbahnen beliebten Forellenzuchtteichen. Während

Forellen klares und sauerstoffreiches Wasser benötigen, das immer gut gekühlt sein muss, fühlt sich der Karpfen im warmen, nährstoffreichen Wasser besonders wohl. Auf die für Forellenteiche zwingend nötige permanente Frischwasserzufuhr kann deshalb verzichtet werden.

Der typische fränkische Fischweiher ist flach, schlammig und trüb. Wasserpflanzen wie Seerosen sind eher selten anzutreffen.

Zur Karpfenernte im Herbst werden die Weiher abgelassen. Die heutzutage übliche Ablassvorrichtung aus Beton (Mönch genannt) war in den 1950ern noch nicht üblich, das Abflussrohr wurde mit einem Schlegel verschlossen, den man zum Ablassen entfernt hat.

Früher waren die meisten Fischteiche im Aischgrund sogenannte Himmelsweiher, d.h. sie wurden nach dem Ablassen nur von dem im Winter und Frühjahr fallenden Regen neu befüllt. Allenfalls ein nur bei Regenwetter Wasser führender Graben unterstützte diesen Prozess. Die beiden linken Weiher auf meiner Anlage sind solche Himmelsweiher und älter als ihr Kamerad rechts. Der wurde erst später angelegt und erhält sein Wasser im Frühjahr direkt aus dem Bach.

Die dafür benötigte Pumpe wird von einem Traktor angetrieben. In heißen Sommern oder wenn nicht genug Regen gefallen ist, wird auch bei Himmelsweihern mit der Pumpe nachgeholfen. Warum der „Bulldog“ dabei stets unbeaufsichtigt blieb, konnte ich nie nachvollziehen, aber oft beobachten. Ich habe keine Ahnung, wie die Bauern das Ding gegen Diebstahl gesichert hatten. Vielleicht erschien es ihnen auch einfach nicht nötig.

Im Modell entstand die Weiherkette aus mehreren Lagen Styropor in unter-

schiedlicher Stärke. Ebene null ist der Unterlauf des Bachs. Wegen Wassermangel wurde der Bach provisorisch angestaut. Die dazu verwendeten Stangen und Bretter entstanden aus Draht und dünnen Furnierholzstreifen. Das herablaufende Wasser ist Alleskleber und weiße Acrylfarbe. Mit dünn angerührter Spachtelmasse habe ich den



Spiegelndes Idyll: ein Fischteich im Aischgrund.

Bachgrund ausgekleidet und anschließend grünbraun gestrichen. Das Wasser besteht aus mehreren Schichten hochglänzenden Klarlacks.

Eine Ebene höher befinden sich der rechte und der mittlere Weiher, am höchsten liegen ist der linke Teich. Diese An-

ordnung ist zwingend notwendig, denn nur durch die Höhenstaffelung kann das Wasser beim Vorbild abgelassen werden. Abgefischt wird immer zuerst der am tiefsten gelegene Weiher. Später wird dieser mit dem Wasser der oberen Teiche wieder aufgefüllt.

Der Untergrund der Teiche besteht aus Polystyrolplatten, die mit schlammig aussehender grünbrauner Abtönfarbe bemalt wurden. Nach dem vollständigen Durchtrocknen der Farbe wird auf jeden der Teiche eine zwei Millimeter starke Platte Acrylglas gelegt, die auf jeder Seite etwa fünf Zentimeter größer als der fertige Teich sein sollte.

Mit dem Untergrund verklebt werden die Platten lediglich am später nicht mehr zu sehenden Rand. Durch ihre extrem glatte Oberfläche sieht es jetzt schon aus wie richtiges Wasser. Würde das Acrylglas großflächig mit dem Untergrund verklebt, wäre dieser Effekt zunichtegemacht. Umrandet werden die Teiche mit entsprechend zurechtgeschnittenen Platten aus ein Zentimeter starkem Hartschaum.

Mein Versuch, Wellen mit aufgetragener Fenstermalfarbe darzustellen, brachte kein befriedigendes Ergebnis. Die entstandene Wasseroberfläche war für ein derart kleines Gewässer viel zu unruhig. Also habe ich die Farbe wieder abgezogen und stattdessen Klarlack verwendet. Diesmal geriet



Rohbau: Teiche und Bach lassen sich gut aus Hartschaum ausschneiden.



Ein provisorisches Wehr staut den Bach.



Vorsicht: Falsche Ausleuchtung macht den Teichboden sichtbar.



Der kleine Traktor muss gut patiniert sein, um authentisch zu wirken.



Die fertige Teichanlage. Ein paar Jugendliche beim Sonnenbaden lockern das Motiv auf.

die Wasseroberfläche etwas zu glatt, doch habe ich sie trotzdem so gelassen, mit der Ausrede, dass es gerade windstill ist.

Nach dem Grundieren mit brauner Abtönfarbe und dem Begrasen mit dem Elektrostat erhielten die Ufer und Dämme dichten Bewuchs mit Brombeersträuchern aus „Blätterflor dunkelgrün“ von Heki. Für das bewusst spärlich eingepflanzte Schilf musste ein breiter Borstenpinsel dran glauben, den ich vorher satt in grüne Acrylfarbe getaucht und gleich wieder ausgewischt hatte. Wer sich wundert: Schilf nimmt erst im Herbst seine typische beige Farbe an, auf meiner Anlage ist es aber erst Ende Mai.

Der Traktor ist ein kleiner Kramer von Busch, das etwas verfeinert und anschließend mit verdünnter Acrylfarbe gealtert wurde. Diese Alterung ist unumgänglich, da das Fahrzeug ja ständig im Freien stand. Die Pumpe befindet sich gedachtermaßen unter einer umgedrehten Holzkiste, für die Schläuche habe ich Lötzinndraht zugeschnitten und dunkelgrau gestrichen. Als Wasserstrahl dient ein Stück eingeklebte Angelschnur.

Der rechte Teich bekam einen Steg spendiert, der dem Teichwirt das Füttern der Karpfen erleichtert. Auf die bei fast allen Anlagen beliebten Gimmicks wie Bootfahrer, Angler und im Wasser plantschende Sommerfrischler habe ich bewusst verzich-

tet. Boote, am Ende sogar mit Segel, wären hier völlig unglaublich. Der Teichbesitzer wäre sicher nicht begeistert, wenn seine Karpfen durch solche Aktivitäten gestört würden, und welcher Idiot macht sich schon die Mühe, einen zentnerschweren Kahn an eine Pfütze zu schleppen, bei der nach zwei Ruderschlägen bereits das andere Ufer erreicht ist?

SCHLAMMBAD

Die Dorfjugend genießt zwar verbotenerweise das Sonnenbad auf dem Steg, hütet sich aber, ins Wasser zu steigen. Wenn doch mal ein Städter so dumm sein sollte, ins Wasser zu springen, stünde ihm selbiges dann zwar bis zum Hals, die Beine stecken aber bis zum Schritt im Schlamm. Im Wortsinn angeschmiert ist, wer hier einen Kopfsprung riskiert, was ich schon in „echt“ beobachten konnte ... Auch Angler hätten hier keine Freude, die Karpfen sind Ende Mai kaum größer als 25 Zentimeter und der Besitzer würde seinen Hund auf sie hetzen, denn bei Fischdiebstahl versteht er keinen Spaß.

Alle drei Wassersportarten gleichzeitig auf einem umgerechnet gerade mal zehn mal zehn Meter „großen“ Tümpel darzustellen, wäre der Gipfel der Ignoranz jeglicher Realität. Selbst wenn es kein Fisch-

zuchtteich wäre, käme kein Angler, der noch halbwegs bei Verstand ist, auf die absurde Idee, seinen Köder neben umherfahrenden Booten und plantschenden Halbstarken ins Wasser zu lassen. Werden diese Regeln beherzigt, sind Fischteiche ein echter Hingucker und ein Pol der Ruhe in der oft hektischen Modellbahnlandschaft. □

Kontakt zum Autor ...

... sowie viele weitere schöne Bilder von Martin Müller gebauter Anlagen und Dioramen bietet die Homepage seiner Firma muellers-bruchbuden.de.

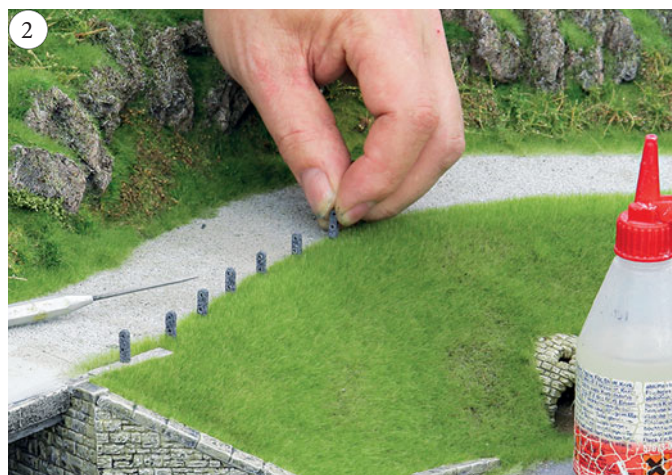
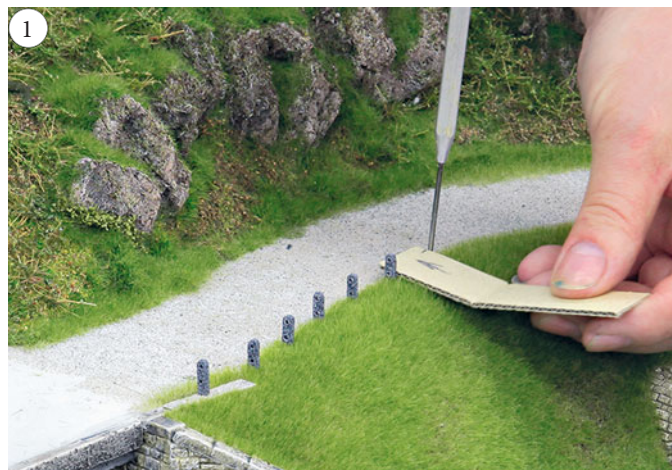


Geländer für viele Zwecke

Entlang von Straßen und Wegen finden sich viele Arten von Geländern und Absperrungen, die nachzubilden es auch im Modell lohnt. Je nach Zweck werden unterschiedliche Bauarten verwendet.

Ein paar Beispiele unter vielen

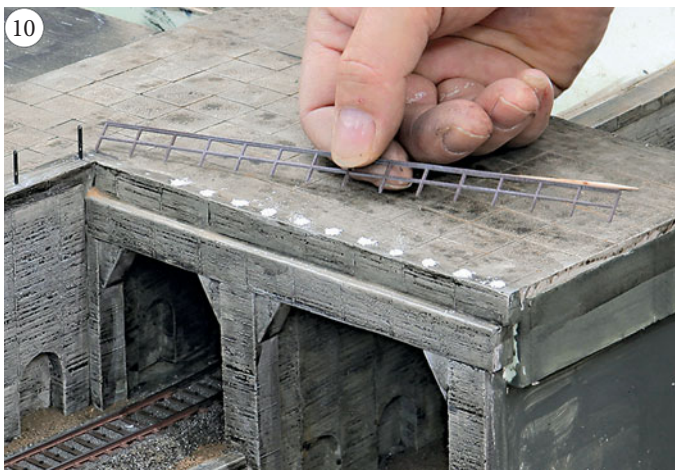
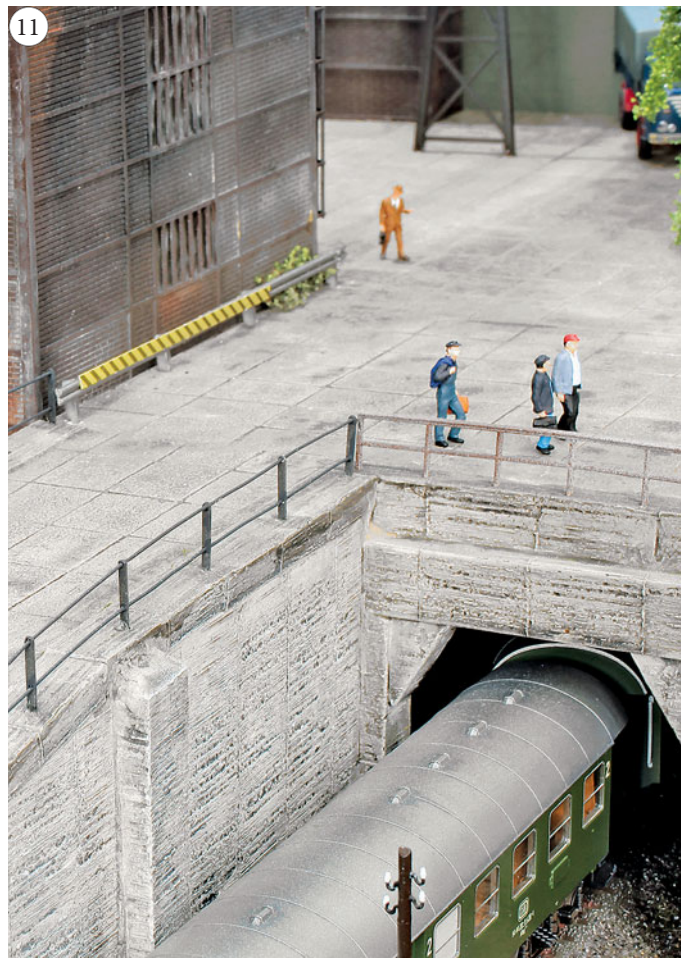
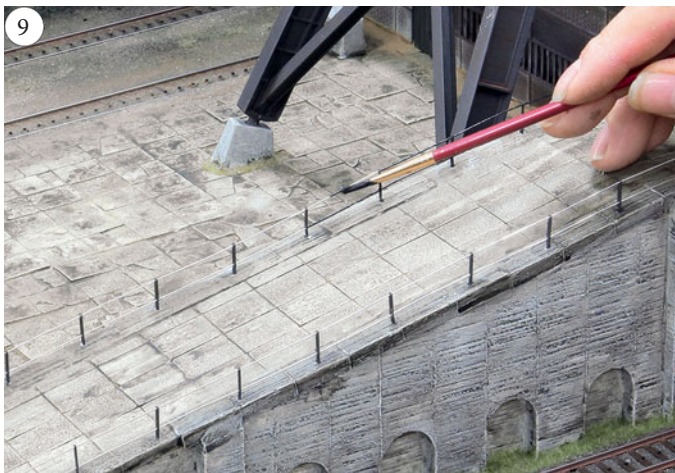
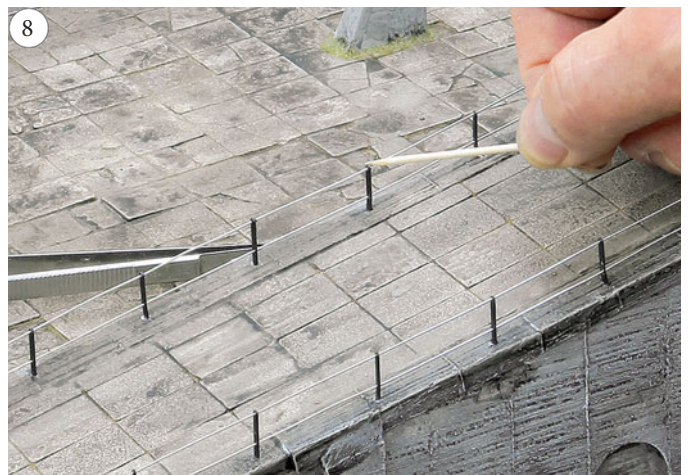
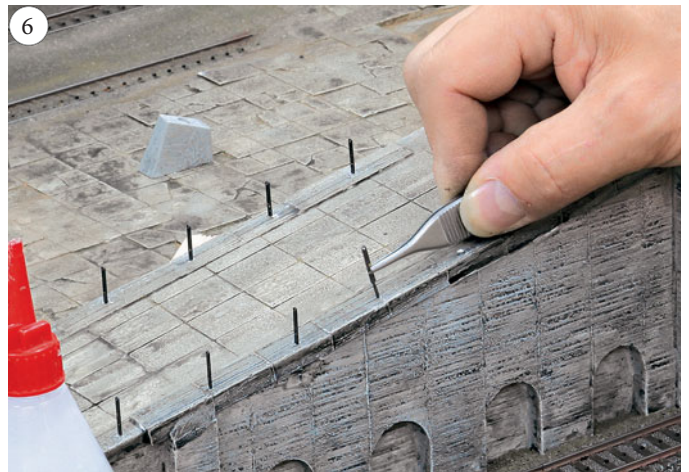
VON WOLFGANG LANGMESSER



Als ein Auto mit 80 PS schon als stark motorisiert galt und es noch kein Problem war, die geltende Höchstgeschwindigkeit einzuhalten, da reichte auf Landstraßen eine Pfostenkette aus Beton oder Stahl mit zwei Reihen Stangen dazwischen als Sicherung gegen eine Fahrt die Böschung hinunter.

Um eine solche Sicherung nachzubilden, eignet sich der Bausatz 180432 von Fallers. Allerdings werden nur die Pfosten benötigt, der beiliegende Draht lässt sich nicht vernünftig biegen. Stattdessen verwendet man besser Blumenkletterdraht in Grün. Der Draht stellt später die Rohre dar, die früher alternativ zu Drahtseilen oder -ketten zwischen die Pfosten gesetzt wurden. Wegen der blassgrünen Farbe ist eine Verwitterung/Alterung nicht notwendig. Wer will, kann noch mit brauner Farbe die eine oder andere Roststelle nachbilden.

Die Pfosten werden vom Spritzling getrennt und entgratet. Ein Holzbrettchen mit vorgebohrten Zwei-Millimeter-Löchern ist



ideal dafür geeignet, um die Pfosten nach dem Anstrich mit Faller-Gesteinsfarbe Granit zum Trocknen aufzunehmen. So sehen die Plastikpfosten doch gleich ganz anders aus! Sie ähneln den alten Natursteinpfosten, wie sie heute nur noch ganz selten anzutreffen sind. Ist die Farbe getrocknet, weitet man mit einem Zwei-Millimeter-Bohrer die Löcher für die Geländerstangen auf, damit der stärkere Blumendraht hineinpasst.

Eine Schablone aus Pappe hilft, einen Abstand von 2,3 Zentimetern von einem Pfosten zum nächsten einzuhalten. Dies entspricht zwei Metern in der Realität. Verwendet man Hartschaum als Untergrund können die Löcher für die Aufnahme der Granitpfosten mit einer Reißnadel eingedrückt werden (Bilder 1 und 2). Ansonsten muss gebohrt werden. Alleskleber ist die richtige Wahl, um die Pfosten zu befestigen.

Sobald es ans Einfädeln des Drahts geht, lernt man die Flexibilität des Blumendrahts zu schätzen. Mit dem dem Bausatz beiliegenden starren Draht wären enge Kurven und Neigungen nur schwer nachzubilden. Möglichst an einem Stück wird der Draht vom Anfang des Geländers bis zum Schluss durchgezogen – der untere zuerst (Bild 3). Wenn auch noch der obere Draht eingefädelt ist, sieht das Ganze schon recht vorbildgerecht aus.

Nun ist nur noch alles auszurichten und der Draht mit Sekundenkleber zu fixieren. Gut gelingt das, wenn man den Klebstoff mit einer feinen Spitze aufnimmt (beispielsweise einem Drahtstück oder einem Zahnstocher) und ihn damit auf die zu verklebende Stelle tupft.

Eine ähnliche Konstruktion findet sich entlang einer kleinen Brücke über eine Ei-

senbahnstrecke. An dieser Stelle muss unbedingt vermieden werden, dass Straßenfahrzeuge auf die Gleise stürzen. Entsprechend solide ist das Geländer ausgeführt. Hier sind eng stehende Stahlpfosten verbaut, die durch eine Dreifach-Reihe von Querrohren oder -stangen verbunden sind. Weinert hat mit dem Bausatz 2558 ein solches Produkt im Sortiment (Bild 4).

Als Erstes werden die Löcher für die Aufnahme der Pfosten gebohrt. Dann klebt man die Pfosten ein, wegen des stabilen Untergrunds (Brückenträger) beispielsweise mit Sekundenkleber. Da die Pfosten eng beieinander stehen, eignet sich als Draht eine stärkere Sorte (0,5 Millimeter). Nachdem der Draht durchgezogen ist, wird er mit Sekundenkleber fixiert und dann in einem braunen Farbton gestrichen (Bild 5).

Mit Geländern dieser und ähnlicher Art lassen sich Modellstraßen der Epochen III und IV vorbildgerecht sichern. An weniger gefährlichen Stellen reichen mitunter sogar die Pfosten alleine.

SICHERHEIT FÜR FUSSGÄNGER

Wo lediglich ein Fußgängerweg zu sichern ist, genügt ein leichteres Geländer mit größerem Pfostenabstand. Liegt der Weg nicht waagrecht, lässt sich dies gut aus dem Artikel 6520 von Heki gestalten. Zunächst werden die Metallpfosten in der gewünschten Farbelackiert. Mit dem Akkuschrauber und einem 1,5-mm-Bohrer setzt man die Löcher. Zum Befestigen verwendet man wieder Alleskleber, der auf den unteren Teil der Pfosten getupft wird, bevor man diese in die Löcher steckt (Bild 6). Ganz wichtig ist es, dass die Pfosten senkrecht stehen.

Beim Vorbild sind bei Geländern dieser Art die Pfosten durch ein solides Stahlseil verbunden. Zu dessen Nachbildung sind die Drähte aus dem Heki-Bausatz zwar geeignet, dünner Silberdraht aus dem Bastelgeschäft lässt sich aber wesentlich einfacher einfädeln. Es gibt diesen Draht in vielen Stärken, von 0,5 bis zwei Millimeter. Hier wurde einer mit 0,75 Millimetern Durchmesser verbaut.

Weil die Heki-Pfosten dazu neigen, sich nach dem Durchziehen des Drahts zu verbiegen, beginnt man mit dem unteren. Er wird noch nicht fixiert, sondern erst die obere Reihe eingezogen (Bild 7). Eventuell aus dem Lot geratene Pfosten lassen sich jetzt noch leicht senkrecht ausrichten. Danach wird der Draht fixiert (Bild 8). Es genügt, den oberen Draht an jedem zweiten Pfosten sowie den beiden Enden anzukleben. Beim unteren Draht reichte es, nur die Enden festzukleben. Zum Schluss wird alles nochmal mit der Pinzette oder einer kleinen Zange ausgerichtet. Jetzt muss der Draht nur noch angestrichen werden (Bild 9). Als zusätzliche Sicherung des Gehwegs könnte man auf der Straßenseite noch eine Leitplanke anbringen. Für eine Anlage der Epoche III/IV ist dies aber nicht notwendig.

Wo ein Weg in der Ebene verläuft, ist oft auch ein fertiges Geländer aus Kunststoff die richtige Wahl, hier das Produkt 12260 von Auhagen (Bild 10). Seine Montage ist deutlich einfacher als bei den aus Pfosten und Draht zu bastelnden Geländern. Es genügt, Löcher zu bohren und das zuvor farblich überarbeitete Geländer einzusetzen. Gerade die Kombination beider Geländerarten wirkt in der Praxis recht harmonisch (Bild 11). □

–Anzeige –



MSL

www.modellbahnshop-lippe.com

Messe Neuheiten-Vorschau mit MSL-TV !
modellbahnshop-lippe.com/messe

Email: kundenservice@mail.modellbahnshop-lippe.com

1. Klasse auswählen und einkaufen

- mehr Auswahl
- mehr Information
- mehr Service

Versandkostenfrei in Deutschland und Österreich





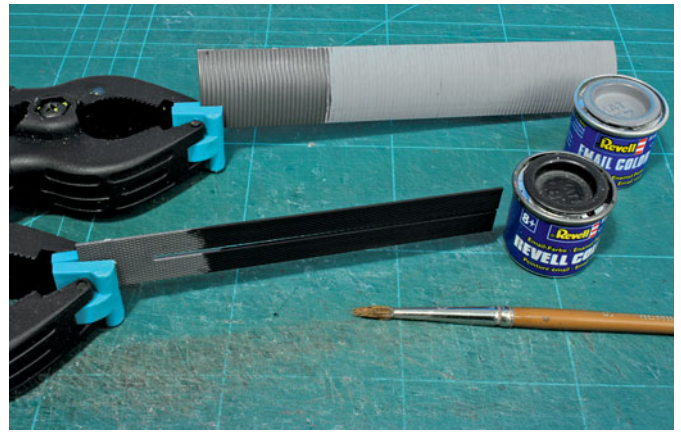
HELFER ÜBERM GLEIS

Früher, als die Bahn noch an jedem Bahnhof mit nur ein bisschen Frachtaufkommen eine Laderampe oder -straße unterhielt, waren Ladekräne ein häufiger Anblick. Im Modell hilft ein solcher Kran auch heute noch, abwechslungsreichen Güterverkehr lebendig darzustellen

VON THOMAS MAUER



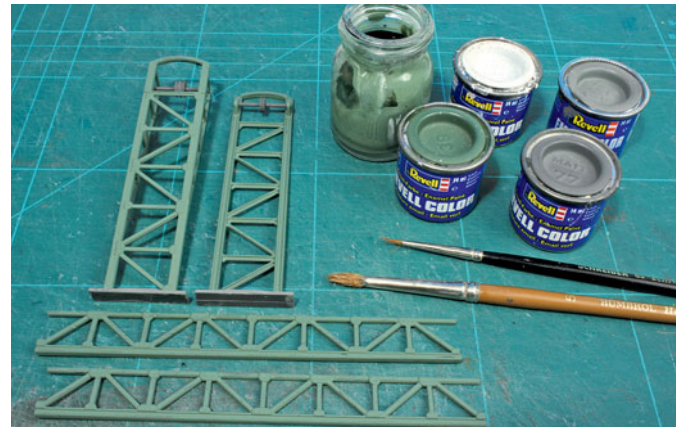
Die Faller-Packung 120164 „Bockkran“ und ihr Inhalt.



Ein Anstrich in unterschiedlichen Tönen verbessert das Aussehen deutlich.



Die großen Fachwerkelemente werden erst verklebt, dann gefärbt.



Matte Emailfarben bilden den Grundanstrich.



Kleinteile werden separat und in anderen Farben bemalt als das Krangerüst.



Zum Patinieren und Abtönen verwendet man wasserlösliche Farben.

Unter den Modell-Ladekränen hat man eine breite Auswahl. Sie reicht vom kleinen handbetriebenen Exemplar mit Ausleger bis hin zum großen Portalkran. Sicher ist es nicht angebracht, jede Dorf-Ladestraße mit einer solch imposanten Konstruktion zu bestücken. Es muss schon Bedarf daran bestehen, entsprechend große und sperrige Frachtstücke auf Flach-, Rungen- oder offene Wagen hieven zu müssen beziehungsweise von diesen herunter.

Ein schön schlichtes Modell eines solchen Bockkrans ist der Artikel 120164 von Faller. Anders als beispielsweise der leis-

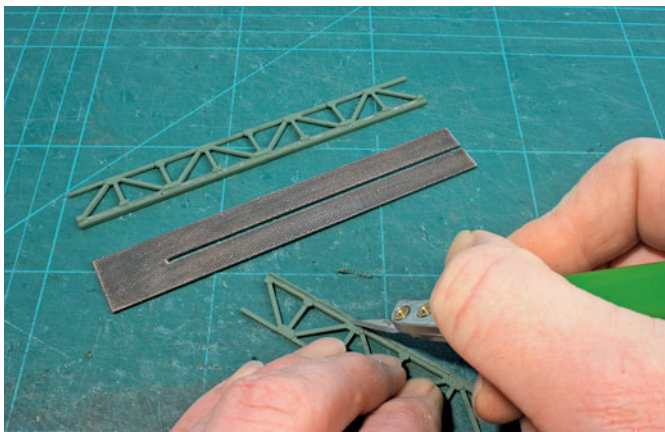
tungsfähigere 20-Tonnen-Bockkran von Kibri (39316) lässt er sich in zwei Längen bauen und kann damit auch zwei Gleise oder eine breitere Ladestraße überspannen.

Obwohl der Bau des Faller-Modells keine besonderen Ansprüche ans Bastelgeschick stellt, lohnt es sich, den Kran nicht einfach nur zusammenzukleben und auf die Anlage zu stellen. Mit etwas Farbe lässt sich sein Aussehen wie das jeden Bausatzes deutlich verbessern und vorbildgetreuer machen.

Den Anfang macht wie meistens die Grundfärbung der Bauteile mit den be-

kannten Emailfarben von Humbrol oder Revell. Die Trägerkonstruktion streicht man aber besser erst, wenn sie zusammengebaut ist. Es empfiehlt sich die Verwendung eines dünnflüssigen, schnell wirkenden Plastikklebers, wobei auf Rechtwinkligkeit zu achten ist. Auch die Kleinteile wie Schaltkasten, Motor usw. werden lackiert, am besten in unterschiedlichen Farben.

Zum Altern und Granieren der Bauteile eignen sich wasserlösliche Farben und Lasuren, hier von Vallejo. Das unterschiedliche Lösungsmittel hat den Vorteil, dass man sie auf relativ frisch getrocknete



Links oben: An Klebestellen ist die Farbe wieder zu entfernen, damit die Verbindung besser hält.

Rechts oben: Granieren mit fast trockenem Weiß lässt die Grundfarbe ausgebleicht wirken und betont Unebenheiten wie Kanten oder Nietköpfe.

Links: Ein grauer Nähfaden bildet das Stahlseil nach. Er wird straff gespannt und dann mit Sekundenkleber fixiert.

Weil die linke Stütze des Krans auf der Rampe steht, muss die rechte unterfüttert werden.

Dank des Portalkrans kann an der Rampe jetzt auch der Umschlag großer Ladegüter wie dieser Röhren dargestellt werden. Ohne Kran wäre nur Stück- und Schüttgut möglich gewesen.

Emailfarbe auftragen kann, ohne dass diese angelöst wird.

Zu beachten ist, dass bewegte Teile wie die Seillaufrollen mit Resten von Schmierfett und Abrieb behaftet sind und deshalb eine schwarze, leicht ölig glänzende Patina bekommen sollten. Andere Teile wie beispielsweise Kranhaken sind unlackiert und werden durch Kontakt immer wieder blank gerieben. Durch darübergeriebenes Grafit (von einer Bleistiftmine) ist dies gut darstellbar.

Zum Verkleben der waagerechten Trägerkonstruktion mit der Riffelblechführung sollte man die vorgesehenen Klebekanten wieder von Farbe befreien. Das erhöht die Klebekraft deutlich. Graniert (mit einem abgestrichenen Pinsel, mit fast trockener Farbe überzogen) werden alle Tragwerke auf jeden Fall vor dem endgültigen Zusammenbau, da die Klebepunkte zwischen waagerechten und senkrechten Trägern doch sehr klein sind und der ausgeübte Druck beim Überstreifen des Pinsels alles zum Einsturz bringen kann.

Bevor die Dachabdeckung aufgesetzt wird, ist noch das Kranseil zu befestigen. Es wird von der Winde als Fixpunkt ausgehend gespannt und an jedem Berührungspunkt mit dem Kran mit einem kleinen Tropfen Sekundenkleber gesichert. Im Original handelt es sich bei diesem Seil um ein Drahtseil, weshalb ein entsprechend gefärbter Faden zu wählen ist. Dass der nicht fusseln darf, ist selbstverständlich.

Beim Einbau des Krans ist darauf zu achten, dass seine Laufbahn völlig waagrecht steht. Wird beispielsweise ein „Bein“ auf der Laderampe postiert, muss das gleisseitige andere unterfüttert werden, selbst wenn der Betonsockel des oben stehenden Trägers im Pflaster oder der Asphaltdecke versenkt wird. Das untergeschobene Stückchen Holz, Hartschaum oder Kunststoff wird mit Flanken aus aufgeschüttetem Sand getarnt, die sanft zu den Gleisen hin auslaufen. Etwas feines Streugut, Flocken sowie eventuell etwas dörres Gras lassen den Haufen wie echt wirken. □

Eisenbahnen zwischen Nord- und Ostsee

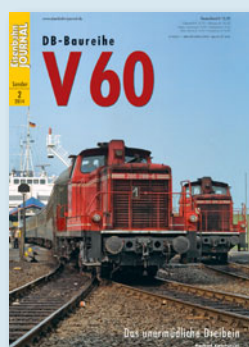
Das nördlichste Bundesland liegt zwischen den Meeren, zwischen Nord- und Ostsee. Wichtige Hauptstrecken durchziehen das Land: die Marschbahn mit dem Hindenburgdamm nach Sylt, die Strecke Hamburg–Flensburg mit Abzweig in die Landeshauptstadt Kiel und die Vogelfluglinie von Hamburg über die wichtige Hafenstadt Lübeck zur Insel Fehmarn. Das attraktiv bebilderte Sonderheft berichtet über die Entwicklung des Streckennetzes, über den Betriebsmaschinendienst zur Dampflokzeit sowie in späteren Epochen und stellt zahlreiche Besonderheiten des Eisenbahnwesens im Norden Deutschlands vor.

92 Seiten, Klammerbindung,
ca. 130 Abbildungen
Best.-Nr. 531601 | € 12,50



Erscheint Anfang Januar 2016

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



DB-Baureihe V 60
Das unermüdliche Dreibein
Best.-Nr. 531402 · € 12,50



Eisenbahn in Köln
Drehkreuz des Westens –
einst und jetzt
Best.-Nr. 531501 · € 12,50



Traxx-Familie
Best.-Nr. 531502 · € 12,50



Baureihe 24
Technik, Einsatz, Museumsloks
Best.-Nr. 541501 · € 12,50



Eisenbahnstadt Berlin
44 Jahre geteilt – 25 Jahre wiedervereint
Best.-Nr. 541502 · € 12,50

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



MITMACHEN, WÄHLEN, GEWINNEN!

Wieder haben die EJ-Leser Gelegenheit, die besten Neuheiten des vergangenen Modelljahres auszuzeichnen. In 18 Kategorien stellen sich die Kandidaten der Wahl für „Das Goldene Gleis“.

Die zur Abstimmung stehenden Modelle sind Ihnen aus der Berichterstattung der VGBahn-Zeitschriften des vergangenen Jahres bekannt: Es handelt sich um Fahrzeug- und Zubehörneuheiten unterschiedlicher Kategorien sowie um Produkte mit interessanter Technik. Eine Übersicht über die zur Wahl stehenden Artikel finden Sie auf den folgenden Seiten, eine Abstimmungskarte liegt diesem Heft bei.

Erstmals können Sie Ihr Votum auch online abgeben. Unter www.dasgoldene-gleis.de finden Sie nach Eingabe des Kennworts VGB alles Nötige.

Ihre Mühe lohnt sich, denn unter den Einsendern zur Wahl des „Goldenen Gleises“ verlosen wir über 70 attraktive Preise im Gesamtwert von mehr als 6000 € (siehe Kasten). Zu gewinnen sind wertvolle Einkaufsgutscheine für Ihr Hobby sowie ein Reisegutschein im Wert von 1000 €.

UND SO FUNKTIONIERT ES

In jeder der 18 Kategorien (benannt A bis R) stehen fünf beziehungsweise zehn Modelle oder Produkte zur Wahl. Sie haben aber nur eine Stimme für jede Kategorie, mit der Sie Ihren Favoriten wählen. Nach welchen Kriterien Sie entscheiden, bleibt Ihnen überlassen. Die Nummer Ihres jeweiligen Favoriten tragen Sie in die entsprechenden Kästchen der Abstimmungskarte ein.

Bitte vergessen Sie nicht, Ihre Anschrift anzugeben, denn natürlich nehmen nur vollständig ausgefüllte Karten an der Verlosung teil – wir wollen Ihnen Ihren Gewinn ja auch zuschicken können. Einsendeschluss ist Dienstag, der 15. März 2016. Wir sind gespannt auf Ihr Votum – und drücken Ihnen für die Preisverlosung die Daumen.

Preise
im Gesamtwert von über
6000 Euro
zu gewinnen

Mitmachen und gewinnen: Einkaufsgutscheine und wertvolle Sachpreise

1. Preis
Modellbahn-Einkaufsgutschein im Wert von 1500 Euro
Gestiftet von und einzulösen bei:
Conrad Electronic SE



2. Preis
Reisegutschein im Wert von 1000 Euro
Gestiftet von Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr IGE, Hersbruck



3. Preis
Einkaufsgutschein im Wert von 500 Euro
Gestiftet und einzulösen beim
Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Waiblingen



Außerdem sind attraktive Sachpreise im Gesamtwert von über 3000 Euro zu gewinnen:

10 x Triebfahrzeug-Modelle
15 x Wagenmodelle
20 x Gebäudebausätze
25 x DVDs aus der RioGrande-Reihe „Traumtouren“



+++ Kategorie A: Triebfahrzeuge H0 Dampf



A-01: Märklin 18.5



A-02: Märklin bay. G 5/5



A-03: Märklin bay. S 2/6



A-04: MTH 18.4



A-05: Roco 03.10

+++ Kategorie B: Triebfahrzeuge H0 Elektro



B-01: Brawa Traxx 185.2



B-02: Piko 150



B-03: Piko 103



B-04: Roco 151



B-05: Roco Traxx F140MS

+++ Kategorie C: Triebfahrzeuge H0 Diesel



C-01: Brawa V 100 DB



C-02: Brawa VT 66.9



C-03: Brawa VT 62.9/VB 142



C-04: Brekina VT 95.9



C-05: Esu Gravita



C-06: Esu 245



C-07: Hobbytrain DH 500 Ca



C-08: Liliput Lint 27



C-09: Märklin 245 StartUp



C-10: Piko V 23/101 DR

+++ Kategorie D: Triebfahrzeuge TT



D-01: Arnold 251 DR



D-02: Beckmann BR 75.5



D-03: Piko V 60/106 DR



D-04: Piko 119 DR



D-05: Tillig 23.10 DR

+++ Kategorie H: Kleinserienmodelle



H-01: Artitec 6300 NS



H-02: Lako 55.0 in TT



H-03: Veit Aquarius C (H0e)



H-04: N-Tram Kastendampflok



H-05: Henke Tssd (0e)

+++ Kategorie E: Triebfahrzeuge N und Z



E-01: Arnold E 04



E-02: Arnold 130 DR



E-03: Fleischmann E 10/112



E-04: Fleischmann 120 DR



E-05: Hobbytrain V 36



E-06: Kato RhB Allegra



E-07: Kres VT 70.9



E-08: Minitrix E 50



E-09: Minitrix 217



E-10: Piko VT 98

+++ Kategorie F: Triebfahrzeuge O/I/G



F-01: KM 1 E 32



F-02: KM 1 V 200 DB



F-03: KM 1 01.5



F-04: Lenz V 20



F-05: LGB „Franzburg“



F-06: Märklin BR 24



F-07: Märklin ET 91



F-08: Märklin BR 75.10



F-09: Piko BR 24



F-10: Piko V 36

+++ Kategorie G: Ausländische Triebfahrzeuge H0



G-01: Van Biervliet NOHAB



G-02: Jägerndorfer ÖBB 1062



G-03: Liliput B 3/4 SBB



G-04: Märklin NOHAB



G-05: NMJ NOHAB



G-06: Piko ET 41 PKP



G-07: REE BB 67300 SNCF



G-08: Rivarossi 4061 ÖBB



G-09: Roco 2067 ÖBB



G-10: Schlesienm. EU 07 PKP

+++ Kategorie I: Reisezugwagen H0



I-01: ACME WLABmh 174



I-02: Artitec Ovaalramer NS



I-03: Fleischmann Abteilwagen



I-04: Pullman/Esu Eilzugwagen



I-05: Rivarossi Karlsruher Zug

+++ Kategorie K: Reisezugwagen TT/N/Z



K-01: Arnold Mod-Wagen



K-02: Busch Langenschwalb.



K-03: Fleischmann FS-Wagen



K-04: L.S.Models WLABmee N



K-05: L.S.Models WLABmee TT

+++ Kategorie J: Güterwagen H0



J-01: ACME Kühlwagen FS



J-02: Brawa Gms 30



J-03: Brawa Hbis 297



J-04: Exact-Train Gms 30



J-05: Liliput Chemiekesselw.



J-06: Liliput BTms 55



J-07: Roco Facs DR



J-08: Roco Uacs-y DR



J-09: Tillig Kesselwagen CSD



J-10: Tillig Facnns 442 HVLE



L-01: Busch Fal-zz DR TT



L-02: Hädl G 10 TT



L-03: Hobbytrain „Papagei“ N



L-04: Kühn Uaoos-y DR TT



L-05: Liliput TTs 43



L-06: Minitrix Schwefelsäurew.



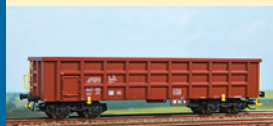
L-07: Minitrix Tdgs-z 930



L-08: NME Facns 133 N



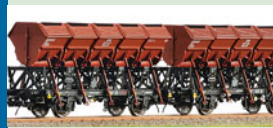
L-09: Piko Ucs DR TT



L-10: Tillig Eaos-x 045 TT



M-01: Brawa Einheitskesselw.



M-02: Kiss Omni 51



M-03: KM 1 Gms 54



M-04: MBW Kesselw. Krupp



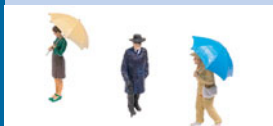
M-05: Schnellenk. Kesselw.



P-01: Lenz Dreiwegweiche 0



P-02: RST Stahlschwellengl. 0



P-03: Schnellenkamp Figuren



P-04: Stangel Bf.
Wathlingen 0



P-05: Viessmann
Formsign. 0

– Anzeige –

Drei überzeugende Argumente... Schau doch mal rein!

Die neuen Kataloge für 2016 – ab Februar im Handel erhältlich:

**HORNBY
HOBBIES**

ARNOLD 1 : 160



ARNOLD 1 : 120



Rivarossi 1 : 87



HORNBY DEUTSCHLAND GmbH • Oeslauer Straße 36 • 96472 Rödental • E-Mail: office@hornby.de

facebook.com/Arnold.Modelleisenbahnen

www.hornby.de



N-01: Artitec Draisen



N-02: Auhagen Dampfhammer



N-03: Busch Metzgerei



N-04: Faller Bahnhof Horrem



N-05: HMB Güterschuppen



N-06: Joswood Winkelhäuser



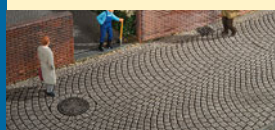
N-07: Luft Einbaumbergung



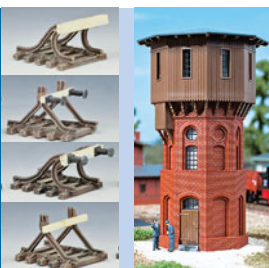
N-08: Noch Rockkonzert



N-09: Preiser Altkanzler



N-10: Vollmer „Steinkunst“



O-01:
Artitec Prell-
böcke TT

O-02:
Auhagen
Wasserturm N



O-03: Faller Bf. Stugl-Stuls N



O-04: Hädl IFA W 50 Feuerw. N



O-05: Kres Schienentrabi TT



O-06: Lemke MAN F90 in N



O-07: Märklin Klein-Bw in Z



O-08: Minitrix MB O 405 in N



O-09: SMB Posten 29 N



O-10: Wiking Landrover N



Q-01: BOS Leichenwagen



Q-02: Brekina Saurer 5 GVF



Q-03: Busch Unimog U-5023



Q-04: Heico Pullman-Feuerw.



Q-05: Herpa AWZ P 70



Q-06: Herpa Framo



Q-07: Minichamps Porsche



Q-08: Rietze MAN SL 200



Q-09: VK Modell Solaris U 12



Q-10: Wiking BMW 2002



R-01: Arnold RailMaster



R-02: Esu Messwagen



R-03: Esu Mobile Control



R-04: Faller Car-System 3.0



R-05:
Lenz
Handregler

R-06:
Märklin
mfx-Signale



R-07: Roco Next Generation



R-08: Roco 103 Kameralok



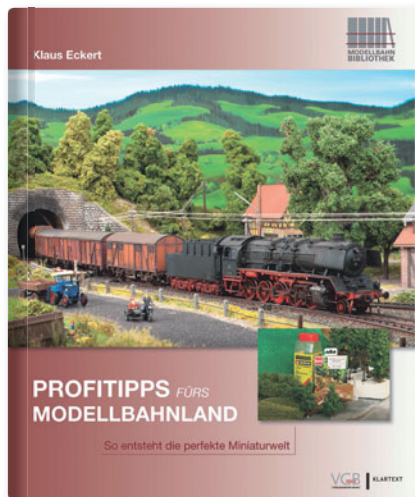
R-09: SD-Modell Digitalkuppl.



R-10: Weinert Weichenantrieb

Neues für Ihre MODELLBAHN-BIBLIOTHEK

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – **VGB-BÜCHER** BIETEN FUNDIERTES
WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



Profitipps fürs Modellbahnland

So entsteht die perfekte Miniaturwelt

Im Mittelpunkt des neuesten Bandes der Modellbahn-Bibliothek stehen Anregungen und Bautipps für die Ausgestaltung von Anlagen und Dioramen. Eine Zeitreise durch die Epochen zeigt, wie sich die Bahnanlagen verändert haben. Weitere Themen: Ein Badeteich entsteht, Brücken über eine Schlucht, ein Steinbruch und seine „Renaturierung“ u.v.m. So schaffen Sie die perfekte Miniaturwelt!

112 Seiten im Großformat 24,0 x 29,0 cm, Hardcoververband,
über 200 Abbildungen
Best.-Nr. 581521 | € 19,95

MODELLEISENBAHN

Die neue große Schule: Das Grundlagenwissen

Von der Planung über den Unterbau und das Verlegen der Gleise bis hin zu Landschaftsgestaltung und Gebäudebau – dieser umfangreiche, großformatige Sammelband bietet einen Querschnitt durch den Erfahrungsschatz der Redaktion des Modellbahn-Magazins MODELLEISENBAHNER. Ideales Geschenkbuch für Anfänger und Fortgeschrittene im neuen praktischen Handbuch-Format.

248 Seiten, Format 24,0 x 27,0 cm, Hardcoververband,
ca. 850 farbige Abbildungen
Best.-Nr. 961501 | € 19,99



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de

Jubiläums- Gewinnspiel: Dezember-Sieger



Der gesuchte Bahnhofsnamen aus dem DB-Kursbuch von 1953 lautete Feldafing, gelegen an der Kbs 402.

Den **HAUPTPREIS**, die 215 von Esu, gewann Iwona Klosinska aus Neuss.

Je ein **BUCH** der Verlagsgruppe Bahn gewannen: Herbert Edelbluth aus Hergenfeld, Hans-Jürgen Farin aus Rendsburg, Vincent Le Bihan aus Schaerbeek (B), Rolf Linse aus Bottrop, Andreas Lüneburg aus Würzburg, Klaus Oberkötter aus Bergisch Gladbach, Bernhard

Schülein aus Schlehdorf, Baldur Stiehl aus Bad Kreuznach, Ruth Tripp aus Frankfurt, Jürgen Wiethäuper aus Wallenhorst.

Je ein **WAGENMODELL** gewannen: Thomas Böldeker aus Paderborn, Günther Erdbürger aus Ober-Mörlen, Dieter Gast aus Otterstadt, Bryan Graham aus Brighouse West Yorkshire (GB), Jörn Agnar Nicolaysen aus Sandefjord (N), Karl Römer aus Altdorf, Sarah Schien aus Balingen, Erik Vooijs aus Voorhout (NL), Klaus Wagner aus Bretten, Heinz Wendt aus Backnang.

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN®** Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
 FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden

SCHILDHAUER-MODELLBAHN
 Würzburger Str. 81
 Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
 www.modellbahn-schildhauer.de
 modellbahn-schildhauer@online.de
FH

22083 Hamburg

MEISES ModellbahnCenter
MMC GmbH & Co. KG
 Beethovenstr. 64
 Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
 www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN®

44141 Dortmund

DER LOKSCHUPPEN
DORTMUND GMBH
 Märkische Str. 227
 Tel.: 0231 / 412920 • Fax: 0231 / 421916
 www.Lokschuppen.com
FH EUROTRAIN®

53111 Bonn

MODELLBAHNSTATION
BONN
 Römerstr. 23
 Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN®

01445 Radebeul

MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH
 Hauptstr. 22
 Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
 www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

22767 Hamburg

MODELLBAHN ALTONA
Dipl. Ing. Uwe Draabe
 Ehrenbergstr. 72
 Tel.: 040 / 3800819 • Fax: 040 / 3892491
 www.1000Loks.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

44289 Dortmund

MODELLBAHN & SPIELZEUG-
LÄDCHEN
 Sölder Str. 109
 Tel.: 0157 / 53040771
 spielzeuglaedchen@emailn.de

58135 Hagen-Haspe

LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
 Vogelsanger Str. 36-40
 Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
 www.lokschuppenhagenhaspe.de
 office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

04159 Leipzig

bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs
 Raust. 12
 Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

25355 Barmstedt

MODELLBAHNEN HARTMANN
 Reichenstr. 24
 Tel.: 04123 / 6706
 Fax: 04123 / 959473
 Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN®

44339 Dortmund

MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
 Evinger Str. 484
 Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
 www.modelltom.com
FH/RW

63110 Rodgau

MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
 Untere Marktstr. 15
 Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
 info@mut-goetzke.de
FH

04610 Meuselwitz

VOLKER HOFFMANN
www.modellbaufrösch.de
 Falkenhainerstr. 6
 Tel.: 03448 / 753320
 modellbaufrösch@yahoo.de
FH

28865 Lilienthal b. Bremen

HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST
 Hauptstr. 96
 Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
 haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

45479 Mülheim

MODELLBAHN LÄDCHEN EULER
K. EULER
 Grabenstr. 2
 Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
 modellbahneuler@aol.com
FH

63225 Langen

MODELLBAHNEN
Werner & Dutine
 Frankfurter Str. 9
 Tel.: 06103 / 23548 • Fax: 06103 / 27872
 www.werner-und-dutine.de
FH/RW

10318 Berlin

MODELLBAHNBOX
KARLSHORST
 Treskow-Allee 104
 Tel.: 030 / 5083041
 www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

30159 Hannover

TRAIN & PLAY
 Modelleisenbahnen • Modellautos
 Breite Str. 7 • Georgswall 12
 Tel.: 0511 / 2712701
 Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

47058 Duisburg-Duisern

BUCHHANDLUNG
Jürgen Donat
 Ottilienplatz 6 (Eingang Keetmanstr.)
 Tel.: 0203 / 31738-20 • Fax: -44
 info@buchhandlung-donat.de
B

63654 Büdingen

MODELL & TECHNIK
RAINER MASER
 Berliner Str. 4
 Tel.: 06042 / 3930
 Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN®

10589 Berlin

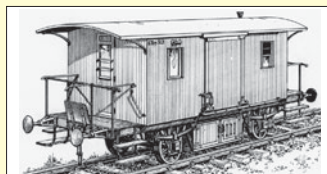
MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
 Mierendorffplatz 16
 Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
 Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
 www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN®

33102 Paderborn

EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
 Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
 Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
 www.modellbahn-sester.de
 info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

48231 Warendorf

KIESKEMPER
 Everswinkeler Str. 8
 Tel.: 02581 / 4193
 Fax: 02581 / 44306
 www.kieskemper.de
FH/RW EUROTRAIN®



10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG
 Lietzenburger Str. 51
 Tel.: 030 / 2199900
 Fax: 030 / 21999099
 www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

34379 Calden

RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modell-
eisenbahnen, Autos
 Wilhelmsthaler Str. 11
 Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE
 Lotter Str. 37
 Tel.: 0541 / 433135
 Fax: 0541 / 47464
 www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN®

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST
 Schillerstraße 3
 Tel.: 0621 / 682474
 Fax: 0621 / 684615
 www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

12105 Berlin

MODELLBAHN PIETSCH GMBH
 Prühßstr. 34
 Tel./Fax: 030 / 7067777
 www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN®

40217 Düsseldorf

MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH
 Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
 Tel.: 0211 / 373328
 www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN®

52062 Aachen

M. HÜNERBEIN OHG
 Markt 11–15
 Tel.: 0241 / 33921
 Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN®

67146 Deidesheim

moba-tech
der modelleisenbahnladen
 Bahnhofstr. 3
 Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
 www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

14057 Berlin

BREYER MODELLEISENBAHNEN
 Kaiserdamm 99
 Tel./Fax: 030 / 3016784
 www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

42289 Wuppertal

MODELLBAHN APITZ GMBH
 Heckinghauser Str. 218
 Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
 www.modellbahn-apitz.de
FH

53111 Bonn

MODELLBAHN LAND BONN
 Kölnstr. 32-34
 Tel.: 0228 / 342410
 Fax: 0228 / 348918
 www.modellbahnland.de
FH/RW/H/A/SA

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN
 Königstr. 20-22
 Tel./Fax: 0631 / 61880
 geschaeft@diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN®

69214 Eppelheim/Heidelberg
MODELLBAHN SCHUHMANN
 Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
 Tel.: 06221 / 76 38 86
 Fax: 06221 / 768700
 www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN®

75339 Höfen
DIETZ MODELLBAHNTECHNIK
+ ELEKTRONIK
 Hindenburgstr. 31
 Tel.: 07081 / 6757
 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de
FH/RW/H

86199 Augsburg
AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH
 Gögginger Str. 110
 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
 www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

94474 Vilshofen an der Donau
GIERSTER
Fa. Gierster-Wittmann oHG
 Vilsvorstadt 11, 13, 15
 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
 modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN®

70180 Stuttgart
SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
 Mozartstr. 38
 Tel. + Fax: 0711 / 6071011
 www.suchundfind-stuttgart.de
A

79098 Freiburg
SPIEL + HOBBY HANK GMBH
 Bernhardtstr. 12
 Tel.: 0761 / 39194
 Fax: 0761 / 286620
 www.spiel-hobby-hank.de
FH/RW EUROTRAIN®

90419 Nürnberg
RITZER MODELLBAHN
Inh. Knoch
 Kirchenweg 16
 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
 www.modellbahnritzer.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

95676 Wiesau
MODELLBAHN PÜRNER
 Südweg 1
 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
 www.puerner.de
 modellbahn@puerner.de
FH

71032 Böblingen
EISENBAHN UND MODELLBAU
B. Köngeter
 Poststr. 44
 Tel.: 07031 / 225677
FH/RW/B

82110 Germering
AUTO-MODELLBAHN-WELT
Germering Linden GbR
 Untere Bahnhofstr. 50
 Tel.: 089 / 89410120
 Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

90461 Nürnberg
LOKWERKSTATT G. BAUM
 Ingolstädter Str. 261
 Tel.: 0911 / 453075 • Fax: 0911 / 446211
 www.lokwerkstatt-baum.de
 info@lokwerkstatt-baum.de
RW

97070 Würzburg
ZIEGLER MODELLTECHNIK
 Textor Str. 9
 Tel.: 0931 / 573691
 www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN®

71334 Waiblingen
EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG
 Biegelwiesenstr. 31
 Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
 ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

83352 Altenmarkt/Alz
MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
 Traunsteiner Str. 4
 Tel.: 08621 / 2834
 Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN®

Erfolgreich werben
und trotzdem sparen:
Eisenbahn
JOURNAL
 Tel.: 081 41 / 53 481-153

99830 Treffurt
LOK-DOC MICHAEL WEVERING
 Friedrich-Ebert-Str. 38
 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
 www.lok-doc-wevering.de
 simiwe@t-online.de
RW

71638 Ludwigsburg
ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit
 Solitudestr. 40
 Tel.: 07141 / 925611
FH

84307 Eggenfelden
MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckmaier
 Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
 www.steckmaier.de
 steckmaier@steckmaier.de
FH/RW EUROTRAIN®

90478 Nürnberg
MODELLBAHN
Helmut Sigmund
 Schweiggerstr. 5
 Tel.: 0911 / 464927
EUROTRAIN®

Schweiz

72657 Altenriet bei Stuttgart
MODELLBAHNÖL SR-24
HANS WEISS
 Im Breiten Baum 2
 Tel.: 07127 / 35020 • Fax: 07127 / 21616
 E-Mail: hans.weiss@geromail.de
H



93455 Traitsching-Siedling
MARGARETE V. JORDAN
Inh. Neudert Lina
 Am Berg 12
 Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256
 www.jordan-modellbau.de
FH

CH-4051 Basel
BERCHER & STERNLICHT AG
 Spalenberg 45
 Tel.: 0041 / 61 / 2612550
 Fax: 0041 / 61 / 2613083
 www.berchersternlicht.ch
FH

72764 Reutlingen
EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG
 Metzgerstr. 13
 Tel.: 07121 / 3474743
 ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

85567 Grafing
ZÜGE & ZUBEHÖR
Trains & Accessoires
 Inh. Steffen Schmidt
 Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25
 www.zuz-modellbahn.com
FH/RW/H/A

94161 Ruderting bei Passau
MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GdbR
 Attenberg 1
 Tel.: 08509 / 2036 Fax: 08509 / 3819
 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

CH-8712 Stäfa
OLD PULLMAN AG
 P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
 Tel.: 0041 / 44 / 9261455
 Fax: 0041 / 44 / 9264336
 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch
FH/H

Modell-Anlagen pur!

Die erfolgreiche
DVD-Reihe als Spezial

WEITERE FASZIERENDE MOBATV-AUSGABEN



Best.-Nr. 7542
€ 14,80



Best.-Nr. 7543
€ 14,80



Best.-Nr. 7544
€ 14,80

Lassen Sie sich inspirieren vom
schönsten Hobby der Welt! Erleben Sie
jetzt unglaubliche Vielfalt mit traumhaften
Anlagen. Hagen von Orloff und sein Team
zeigen Ihnen sechs ausgewählte Modell-
bahnen zum Staunen
und Genießen.

Moba-TV Spezial 6:
56 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 7706 • € 14,80

Mehr
MobaTV
unter www.modellbahn-tv.de
(inkl. Infos zu allen
lieferbaren Aus-
gaben)



RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100
 • E-Mail bestellung@vgbahn.de • www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de

BÖRSEN + MÄRKTE

Termine

www.modellbahnboerse-berlin.de
23.01.: 08056 Zwickau, Stadthalle.
24.01.: 01069 Dresden, „Alte Mensa“.
31.01.: 12679 Berlin „Freizeit-Forum“ Marzahn. 07.02.: 09009 Chemnitz, Stadthalle. Jeweils von 10–14 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

23.01.: München, DB-Casino, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt, Richelstr. 3, von 10–15 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

So. 24.01.: Modellbahnboerse, 96103 Hallstadt, Bettelseehalle. So. 21.02.: Modellbahnboerse, 97421 Schweinfurt, Stadthalle. Info-Tel.: 09569/188580.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

31.01.: Rodewisch – Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32, von 10–16 Uhr, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

31.01.: 46. Modelleisenbahn- u. Modellautobörse, 10–16 Uhr, in 66386 St. Ingbert, im Schmelzerwald 51a, Schulturnhalle Leibniz-Gymnasium. Info-Tel.: 06897/4254 oder mec-igb@gmx.de, www.mec-igb.de.

31.01.: Modellbahnboerse von 11–16 Uhr in Soltau - Alte Reithalle. Infos: www.spielzeugboersen.com

06.02.: Internationaler Kraichgauer Modellbahn-, Tausch- und Markttag, 10–16 Uhr, 74889 Sinsheim, Elsenzhalle. Info-Tel.: 07261/5809, info@eisenbahnfreunde-kraichgau.de, www.eisenbahnfreunde-kraichgau.de.

07.02.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugboerse, 11–15 Uhr, 25335 Elmshorn, Autoservice Mohr, Norderstr. 18–20. Info-Tel.: 040/6482273.

www.spielzeugboersen.com

07.02.: Modellboerse der Eisenbahnfreunde Bietigheim-Bissingen e.V., 10–17 Uhr, im Vereinsheim, Kammgarnspinnerei 16, 74321 Bietigheim-Bissingen. Info: www.efbbev.de.

13.02.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugboerse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

13.02.: Modellbahn- und Automobilboerse im FEZ Berlin im Rahmen des Modellbau-Wochenendes, 13–18 Uhr. Info + Reservierungen: F. Tinius, Str. zum FEZ 2, 12459 Berlin. Tel.: 030/53071533, f.tinius@fez-berlin.de.

14.02.: Modellbahnboerse von 11–16 Uhr in Goslar im Lindenhof. Infos: www.spielzeugboersen.com

14.02.: Modellbahnboerse, 11–15 Uhr, in Helmstedt, Schützenhaus, Maschweg 9. Info: EFH-Helmstedt, G. Krebs, Tel.: 05352/6471 oder Guenther.Krebs-Bueddenstedt@t-online.de.

14.02.: Modellautobörse, 10–14 Uhr, im Gemeinschaftshaus Langwasser, 90473 Nürnberg, Glogauer Str. 50. Eintritt frei. Info: Peter Oppel, Tel.: 0911/6002416, peter.oppel@mac-franken.de, www.mac-franken.de.

www.star-maerkte-team.de

20.02.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugboerse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de.

21.02.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugboerse, 11–16 Uhr, 24768 Rendsburg, Nordmarkhalle, Willy-Brandt-Platz 1. Info-Tel.: 040/6482273.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörsen.
27.02.: Leipzig, Alte Messe Leipzig, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr. 9. 28.02.: Fulda/Petersberg, Propsteihaus, Propsteistr. 05.03.: Erfurt, Alte Parteischule, Werner-Seelenb.-Str. 14. 06.03.: Kassel/Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. Jeweils von 10–15 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de.

28.02.: Modellbahn-Tauschmarkt der Eisenbahnfreunde Taunus e.V., 9.30–15 Uhr, in der Stadthalle, 65760 Eschborn, Rathausplatz 36. Info-Tel.: 06196/482129, info@eisenbahnfreunde-taunus.de, www.eisenbahnfreunde-taunus.de.

28.02.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugboerse von 10–16 Uhr, Autos und Blech in der Orange-rie, mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer, Tel.: 06246/9069847.

28.02.: Aalener Modelleisenbahn Frühlingsboerse, 11–16 Uhr, im Nachbarschaftszentrum Weststadt, Aalen-Hofherrnweiler, Pelikanweg 21.

28.02.: 51. Göttinger Tauschboerse der Eisenbahnfreunde Göttingen e.V., 10–16 Uhr, für Modelleisenbahnen, -Autos und Zubehör, BBS II Göttingen, Godehardstr. 11, Nordeingang.

Besuchen Sie uns

12.02.–14.02.16

**„Erlebnis Modellbahn“,
in Dresden**



MINI-MARKT

Verkaufen • Kaufen • Sonstiges

Verkäufe Dies + Das

Zahnrad, Zahnräder, Ritzel, Triebe. Einzelanfertigung, schnell, günstig, bis M1. www.shop.kkpmo.com.

Feldbahn Rollmaterial für 600 mm Spurweite zu verkaufen. Tel.: 07263/64737.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahn-verkauf.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

www.lok-doc-wevering.de

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebniswelt-modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Sammelstücke v. Vorbild, EB-Bücher, -Broschüren, -Zeitschriften, z.B. MEB 1/1952–1/2013, 10 Jahrg. davon als Buch, Fahrpl./Kursb./Karten, VHS-Videos, EB-Ansichtsk., Kalender, Poster u.v.m. altersh. abzugeben. Liste u. ebsamml@telecolumbus.net.

www.modellbau-chocholaty.de

www.vgbahn.de

Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2

Große Modellbahn-Sammlung 0m, Fama, Roco, Kiss zu verkaufen, als Gesamtpaket oder einzelne Fahrzeuge. Fahrzeuge nach NEM-Norm, Spurweite 22,2 mm, Loks mit Selectrix Dekoder, Antrieb Eigenbau mit Faulhaber-Motoren, schiebbar, gute Zugkraft. Personenwagen teilweise mit Reisenden. Fahrzeugliste per Post/E-Mail: heidi@sewo-kiel.de, Tel.: 0431/14652.

Aus einer Erbschaft verkaufe ich eine große Sammlung Spur 1 Modelle. Loks und Wagen von Hübner, Dangler, Kiss, KM 1, Kesselbauer, Märklin. Alle neu und in den Originalverpackungen. Anfragen an: ilona.k@live.de oder 0172/5109668.

www.spur-0.de

Märklin „Maxi“ Spielbahn in Metall Spur 1, Delta-4-Zug-System, 16 Volt, Radius 600 mm, 13 Loks, V 60 DB,

E 69, E 110 DB, Rössle, Aloisius, sVreneli, Glaskasten, DR 89-1335, F7, General Grant Jim, 2x max. Wechselstrom, 37 Wagen dav. 8 4-Achser, davon 5 Western. 12 Weichen, davon 6 Magn., Märklin-Bahnhof Altmühlhof, Stellwerk, Bekohlungsanlage. 100 Preis.- und Märklin-Figuren, 10 Bogenlampen, verschiedene Autos, Siku-Traktoren, alles neuwertig, alle Originalverp. vorhanden. Umfangr. Katal. Festpreis € 12.500,-. Henry Hommel, Klopstockstr. 54, 01157 Dresden. Tel.: 0351/4216756.

Verkaufe Dampfloks Spur 0: BR 62 Schönlein, BR 44 Fulgurex, BR 06 Lemaco, franzö. 242A1 Lemaco, BR 01¹⁰ Lemaco, BR 23⁰ Schönlein, BR 42 Spring, gegen Höchstangebot. Märklin R68 + 12 Waggons ca. € 2.000,-. Tel.: 0391/8381880.

Märklin Maxi: Glaskasten, V60 aus Postpackung, viele Güterwagen und sonstiges Zubehör wie Figuren zu verkaufen. Liste anfordern Tel.: 09187/921259.

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150

Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vqbahn.de oder Sie laden den Coupon unter **www.vqbahn.de** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

[illegible]

ANZEIGENSCHLUSS EJ 4/2016: 04.02.2016

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- Verkäufe Dies + Das
- Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- Verkäufe Literatur, Video, DVD
- Verkäufe Fotos + Bilder

- Gesuche Dies + Das
- Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- Gesuche Fahrzeuge sonst.
- Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- Gesuche Literatur, Video, DVD
- Gesuche Fotos + Bilder

- Sonstiges
 - Urlaub, Reisen, Touristik
 - Börsen, Auktionen, Märkte
- Zusätzlich (auch kombinierbar,
gewerblich zzgl. MwSt)
- Fettdruck pro Zeile + € 1,-
 - Farbdruck rot pro Zeile + € 1,-
 - Grauer Fond pro Zeile + € 1,-

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,- pro Zeile + MwSt
- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname _____

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € _____

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

— — — — |
IRAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE742490000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

☐ Betrag liegt bar bei

Keine
Briefmarken
senden!

Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.kieskemper-shop.de

www.modellbahn-kepler.de

Privater H0-Nachlass-Verkauf: Loks, Sondermodelle, Raritäten, Waggon, Gleise, Gebäude, Zubehör usw. Fast alles neu. Bilder, Infos und Kontakt www.modellbahn-verkauf.de.

www.modelltom.com

Von Privat nur an Privat. Märklin H0 der Epochen II, III u. IV, Diesel- u. E-Loks, sowie Personen- u. Güterwagen en bloc zum Verkauf, unbespielt, in Originalverpackung gelagert, mit Rechnung. Auskunft unter vk.f301@t-online.de.

www.modellbahn-verkauf.de

www.puerner.de

Sammlungsauflösung wegen Umzugs. Verkäufe rollendes Material H0 Gleichstrom, Fleischmann, Roco, Märklin, Trix, Piko, Sachsenmodelle. Alles in Originalkarton. Bitte Liste anfordern. guenter.doering@gmx.de.

www.werner-und-dutine.de

Abzüglich 30% auf die Preise aus den 90er Jahren und originalverpackt verkaufe ich meine sehr wenig bespielten Personen- u. Güterwagen der Epochen I, II, III, IV u. V. Fast wie NEU von: Fleischmann, Klein, Märklin u. Piko. Bitte die Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.modelleisenbahn.com

www.Modellbahnen-Berlin.de

Sammlungsauflösung, Vitrinenmodelle Spur H0, 0, 0n³, 1. US, Europ. Modelle, Raritäten & Crowns. Tenshodo, Toby, Fujiama United, Fulgurex, Lemaco, Pein, Fine Arts. Literatur. Liste anfordern. 0171/2107126, 09172/407.

www.spiel-hobby-Hank.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.menzels-lokschuppen.de

Märklin 3750 ICE „Elisabeth“ + 6 ICE-Wagen, 2x 4370, 2x 4371, 1x 4372, 1x 4373, alles im OK, kompl. € 550,-. Mä. Dampflok 39050 Insider BR 05 OK € 360,-. Mä. E-Lok 37432 BR 151 (ist Doppeltraktion), Sound OK € 280,-. Mä. E-Lok 36600 BR 185 OK € 100,-. Piko E-Lok 59870 WS Railpool BR 193 OK € 120,-. Alle Loks nur Probe gefahren. Tel.: 05254/805024, E-Mail: don_gerd@gmx.de.

www.modellbahn-pietsch.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

LENZ-Digital plus zu verkaufen, abzüglich 30% auf meine Kaufpreise für: Zentrale LZ 100, Schalteempfänger mit Rückmelder LS 100, Belegtmelder LB 100, Spannungsmelder LB 050, Leistungsverstärker LV 100, Interface RS232, sowie FLEISCHMANN Gleisbildschalter. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421-4860580.

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.d-i-e-t-z.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 3450 4-6-4 von Key € 300,-
UP Big Boy von Key € 750,-
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,-
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,-
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.modellbahn-verkauf.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Sammler verkauft günstig H0-Vitrinenmodelle, -Verkaufspackungen und bespielte Modelle. Bitte Liste anfordern unter v.tomforde@arcor.de.

www.modellbahnritzer.de

www.mbs-dd.com

www.moba-tech.de

www.dampfzug24.de

Verkaufe Ersatzteile von Märklin. Modellbahn-Service Kurt Breymaier. Liste per Mail: gkbreymaier@t-online.de. Anschrift K. Breymaier, Schöllbronnerstr. 7, 76275 Ettlingen.

www.1000Loks.de

www.breyer-modellbahn.de

Verk. komplettes Set von Piko ICE mit 2 Zusatzwagen, Speisewagen mit Pantographen, Schienenkreis mit Trafo, zus. 6 Wagen, alles neu, OK, € 165,-. Piko Länderbahnzug, Lok G8 mit 3 Wagen, alles neu, OK, € 85,-. Roco Glaskasten, grün, Nr. 4515, OK, neu, € 195,-. Lima 4-teiliger Elektrotriebwagen. Lufthansa von 1973 (Ölkrise), neu, OK, € 130,-. Tel.: 0385/5559076.

www.Modellbau-Gloekner.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

2 komplette Schmalspur-Personenzüge der Mariazellerbahn H0e, neu, unbespielt, OVP mit allem Zubehör, Papiere usw. Liste und Fotos sende ich gerne zu. Anfragen bitte nur per E-Mail: meermanbeuvs@telfort.nl.

www.carocar.com

Piko VT 137 (BR 185), ungebraucht, aus Nachlass, € 60,-. H. Schröpfer, Eichendorffstr. 56, 86161 Augsburg. Tel.: 0821/552253.

www.jbmodellbahnservice.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Liliput 12502, VT 137/VS 145, DRG, Ep. 2, VB € 90,-. Brawa 44138, ET 89, DRG, Ep. 2, Rübezahl, VB € 150,-. Tel.: 0174/6068514, michaelkreiser@t-online.de.

www.modellbahn-aktionstage.de
am 9. und 10. Januar 2016

Holbeinstraße 21, 90443 Nürnberg

Lil.: SVT 137 € 100; SVT 06 € 100; Bad. Dampf. BR 75 € 100. Brawa: V 100 (V298) orange € 110; V 150-4 PCK-AG € 110; Köf II Werksl. € 90. Trix: Set 750 J. Berlin BR 92 m. Wagen € 135. Riv.: BR 96 schw. DR € 120; E 19 grün Dt. BB € 100; E 118 blau Dt. BB € 90. Roco: Triebw. Zug de Blockendos € 95. Märklin: Set Cont. Tragw. 4 St. € 70; Set 4 Contw. € 65; Set Brauerei 3 St. € 55. Flm: V 260 blau-weiss Post € 60. Alle Modelle in OVP u. unbespielt, da Privatverk., keine Garantie u. Rücknahme. Tel.: 07578/9336372.

www.suchundfind-stuttgart.de

Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z

Verk. gg. Gebot div. N Mat.: ca. 40 Loks, 120 Wg., div. Gleismat., Gebäude, Ausstattungsmat. Liste gg. Freiumschlag od. hekuh@t-online.de. H. Kuhrmann, Am Schwarzenberg 5, 37247 Großalmerode. Tel.: 05604/915353.

Sammlungsauflösung Spur Z Märklin, Raillex usw. Liste mit Preisen unter W. Krabbes, W.-Staudte-Str. 21, 14480 Potsdam. Tel.: 0331/617323 oder h.krabbes@gmx.de.

Mehr als 600 Titel direkt verfügbar!
Besuchen Sie den VGB-Shop
www.vgbahn.de

Märklin Z, MiniClub, Modellbahn-Sammlungsauflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden, Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

Märklin Spur Z: E 152 rot, V 200, BR 212, BR 74 Startpackung, Zirkuszug, viele Reisezug- und Güterwagen, Gleise, Autos und vieles mehr. Liste Tel.: 09187/921259.

Spur N: Digital Startpackung Fleischmann „Regionalexpress“ mit Lok BR 218, TEE Zug Lok BR 03 mit 5 TEE Wagen, Lok BR 110 und viele Güterwagen, auch einzeln, Gleise u. vieles andere. Liste: 09187/921259.

Verkäufe Fahrzeuge sonst.

www.modellbahn-verkauf.de

Kiss Gartenbahn, Dampflok BR 23 mit Geräuschen, neuwertig, nicht defekt, Vitrinenmodell, im Holzkasten, nur Selbstabholer, € 1400,-. Tel.: 0171/8947479.

Verkäufe Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahn-kepler.de

Märklin Centralunit 6020 OK € 50,-, Controlunit 6021 € 80,-, Keyboard 6040 € 20,-, Transformer 6647 € 30,-, Control 80 6035 € 50,-, alles zusammen € 200,-. Tel.: 030/8177969, Fax: 030/84709878.

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

www.modellbaume.de

Abzüglich 50% ab Brutto-Bestellwert € 100,- auf die Preise aus den 90er Jahren und noch originalverpackt verkaufe ich Auto-Modelle 1:87 von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Märklin-Modelle, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.modellbahnservice-dr.de

Verkäufe Literatur, Video, DVD

Verkaufe gegen Gebot Zeitschrift „Eisenbahnmagazin“ Jahrgang 1971 bis 1979 komplett in Ordner. Selbst- abholung oder Übernahme der Portokosten. Dieter E. Schubert, Ring- straße 127, 04209 Leipzig. E-Mail: dieschub@arcor.de.

3 DVDs (selbst produziert) über die IGE-Sonderfahrt „90 Jahre 01“ gegen Unkostenbeitrag abzugeben. Kontakt: Andreas Richter, Fax: 0371/8081336, mobil 0172/3666774 (Mo–Fr ab 16 Uhr, Sa+So 9–20 Uhr), E-Mail: bahn. andi@gmx.de.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Geschichte Meckl. Friedr. Franz- Eisenbahn 1846–2012. Strecken- Ha- genow–Wismar u. Lübeck–Güstrow– Neubrandenburg–Strasburg. Buch A4, 272 S., 400 Abb., neu, € 28,- + Porto. Tel.: 038204/15541, E-Mail: schultz-43@t-online.de.

www.bahnundbuch.de

Eisenbahn-Romantik-Video-Ex- press-VHS-Kassetten und Clubvideos (gesamt 66 Stck.) preiswert abzuge- ben. Gratis dazu 8 Riogrande VHS- Kassetten Schmalspurbahnen in Ost- deutschland. silberlandschiene@t- online.de.

Verkaufe: komplette „Classic Trains“ und 40 „Locomotive Quarterly“, div. VHS Lokorama. Tel.: 0561/6026845, walter.eckert@arcor.de.

www.modellbahn-keppler.de

Abzugeben: über 800 teils anti- quarische Eisenbahn-Fachbücher, Fahrzeuge, Bahnbau, Sicherungste- chnik, Strecken, Bw, AW, Jahrbücher, Lehrbücher, Eisenbahngeschichte, Bildbände, Zeitschriften jahrgangs- weise, EK/Endisch-Baureihenbände, Dienstvorschriften, Eisenbahnkarten weltweit, Kursbücher alt + Kursbü- cher Europa, aktueller Jahresfahrplan 2016, z.B. osteurop. Länder, SBB, FS, European Rail Timetable (früher Cook) u.a. Detailliste anfordern bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder siegfried.knapp@t- online.de.

Verkäufe Fotos + Bilder

Diafreunde aufgepasst! Gebe sehr preiswert neuwertige glaslose Diarha- men 24x36 mm Pentacon-Produktion ab, grau und andere Farben, gesamt 4300 Stück, dazu 70 Diaboxen mit je 2 Magazinen. Pentacon auto 100-Projektor mit Halogenlampe, Kabelfernbedienung und 2 Objek- tiven. Bei Interesse am kompletten Material Sondersparpreis auf An- frage. Auch Einzelposten möglich. silberlandschiene@t-online.de.

Gesuche Dies + Das

Suche Stellwerksscheinwerfer. Alte, längliche Bauform. Tel.: 09131/65311.

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahr- kartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an meine E-Mail-Adresse: annedettefger th@aol.com.

Ankauf von hochwertigen Mo- dellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@ web.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Mär- klin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder An- lage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seri- öse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Wir suchen ständig Modelleisen- bahnen aller Spurweiten zum An- kauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. An- gebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810 uwe-quiring@t-online.de.

www.modellbahn-verkauf.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Behei- matungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2

Ankauf Modelleisenbahn u. Blech- spielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modellei- senbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batterie- betrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bag- ger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Ge- schäftsaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnuedchen.de.

Suche LGB-Anlagen und Samm- lungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Mo- delle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger- modellbahn@t-online.de.

Ankauf von hochwertigen Mo- dellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@ web.de.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen beson- ders auch an Zubehör und Einzel- stücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wert- gutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammler- katalogen. Alles auf Wunsch telefo- nisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t- online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baa der@dansibar.com.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hoch- wertige Sammlungen, auch Magnus- Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn- erfstadt.eu.

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live. de oder 02641/28466.

Kleinanzeigencoupon anfordern unter 08141 / 53481-152.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Samm- lungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger- modellbahn@t-online.de.

Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche: Märklin SJ-D-Zugwagen braun, aus Zugpackung 26726, 1x 1. Kl., 1x 2. Kl., 1x Speisewagen. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bre- men. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Suche Fleischmann P8 4165 mit Langlauftender, nur neuwertige Ware anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Suche H0m Rollwagen Herr plus Kuppelstangen, PMT Harz-Köf Hom, Roco H0e Loren plus Mitfahrer, Bau- satz Model Loco H0m BR 994801 Rün- genlok. E. Schaab, Tel.: 05625/5981.

Suche Roco 43514 BR E 71 DRG, nur neuwertige Ware anbieten. Tel.: 07258/17303 (abends).

Ankauf von hochwertigen Mo- dellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@ web.de.

Suche ADE-Wagen und Kleinserien- modelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessa182@live.de, 02641/28466.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbst- abholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn- erfstadt.eu.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, Piko, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebraute Anlagen. Baue auch ab. Barzahlung ist selbstver- ständlich. Tel.: 0211/4939315.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
contact@us-brass.com

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter
[https://shop.vgbahn.info/vgbahn/ service/kleinanzeigen](https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen)

Suche H0-Sammlungen und Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: alblue@t-online.de.

H0-Sammlung, auch Schmalspur, von privatem Modellbahner, bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baa.der@dansibar.com.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel.: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche: Sachsenmodell D-Zug-Wagen des Touristenexpress, blau, Epoche 3. Bitte nur neuwertige Modelle anbieten. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsaufösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsaufösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Ankauf von Modelleisenbahnsammlungen aller Spurweiten aus Privat- oder Geschäftsaufösungen. Bitte nur neu- neuwertige Modelle in Originalverpackung anbieten. Seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel.: 0261/39024243, Handy: 0172/2020433, E-Mail: wilfried33@yahoo.de.

www.modellbahn-aktionstage.de am 9. und 10. Januar 2016
Holbeinstraße 21, 90443 Nürnberg

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabhöler und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail. Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnuedchen.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z

Suche Spur N MEB-Anlage, Klein- oder Kleinstanlage (auch Kofferanlage), vorzgw. Winterlandschaft (ohne Zugmaterial, Loks, Wagen). Angebote an J. Drescher, Tel.: 03722/409823.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baa.der@dansibar.com.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnuedchen.de.

Gesuche Zubehör alle Baugrößen

Suche dringend Arnold 6798 Miets- haus, in gutem Zustand oder als Bausatz, zahle bis 80 €. Stefan Koch, 0176/84786982.

Anzeigenschlusstermine

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

4/2016 = 04. Februar
Erstverkaufstag 15.03.2016

5/2016 = 04. März
Erstverkaufstag 19.04.2016

6/2016 = 04. April
Erstverkaufstag 17.05.2016

7/2016 = 06. Mai
Erstverkaufstag 21.06.2016

8/2016 = 06. Juni
Erstverkaufstag 19.07.2016

9/2016 = 04. Juli
Erstverkaufstag 16.08.2016

10/2016 = 05. August
Erstverkaufstag 20.09.2016

11/2016 = 05. September
Erstverkaufstag 18.10.2016

12/2016 = 04. Oktober
Erstverkaufstag 15.11.2016

1/2017 = 04. November
Erstverkaufstag 20.12.2016

Suche 2 Pantographen für Märklin Spur 0 CS70/12920. Tel.: 06120/4577.

Suche Ergänzungsset 6053 Modellgl. zu Fleischmann-Drehscheibe 6052 (H0). Tel.: 02241/21720, mobil: 0172/5603367, E-Mail: mamasieverding@gmx.de.

Gesuche Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Sonstiges

www.menzels-lokschuppen.de

www.puerner.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Dioramenbau Kurse Friedrichshafen. An der Volkshochschule werden ab Februar mehrere Modellbaukurse angeboten: Kompaktworkshop „Ladestraße“ (20.02. + 25.02.). Grundkurs „Bahnstrecke“ ab 01.03. (Thema Landschaftsausschnitt mit Bahnstrecke, Feldweg und Übergang, Fels, Bäumen und Begrünung). Ein weiterer Workshop am 23. + 28.04. zeigt, wie man einen kleinen Teich mit Umgebung baut. Jeder Teilnehmer baut jeweils sein eigenes Diorama auf. Anmeldung u. weitere Information bei der vhs Friedrichshafen, www.vhs-fn.de.

Suche Modelleisenbahn-Fans u. Neueinsteiger „H0“ aus dem PLZ-Ber. „79“ zum Gedanken- u. Erfahrungsaustausch. Nähe PLZ-Gebiet „794“ auch Stammtisch mögl. Freue mich über jede kurze u. aussagefähige Mail (mit Namen). hpsscott@t-online.de.

www.kieskemper-shop.de

Verkaufe Mobilheim 40m² auf einem Campingplatz in der Nähe von 45711 Datteln, mit Modellbahn Rundum-anlage im Aufbau, in einem 9m² gr. Raum. Tel.: 0175/7638089.

Urlaub, Reisen, Touristik

Ferienhaus in Sichtweite der Schwarzwaldbahn bei Triberg. Keine Lärmbelästigung durch die Bahn oder Straße, da in einem Seitental der Gutach gelegen. Details mit vielen Bildern unter www.kdm-haus-am-waldrand.de, Tel.: 07721/25364.

Eventreise zum Dresdner Dampfloktreffen. 3-Tages-Reise 15.04.–17.04.2016. Leistungen: Busreise • 2 x ÜF Ibis Hotels Dresden • Eintritt zum Dampfloktreffen inkl. Besuch Dresdner Verkehrsmuseum • ca. 2 Std. Altstadt Rundgang Dresden • Bettensteuer • div. Zustiegs mögl. im Ruhrgebiet • € 218,- p.P./DZ. Nähere Infos: 0234/60216, Reisebüro Rupieper Bochum, www.reisebuero-rupieper.de

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,-/Pers., Speisen von € 6,- bis € 9,-. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,-, sonst € 30,-, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,- pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,-, Endreinigung € 10,-, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflokbetriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,-/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,-/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.



Wochenend-Basteleien

Manchmal ist am Wochenende nur Zeit für eine kleine Bastelei. Doch welche Verbesserungen an der Anlage sind dann realisierbar? MIBA-Autor Horst Meier hat für genau solche Fälle 52 kleine Basteleien zusammengestellt, die die gesamte Palette der Anlagengestaltung betreffen. Ob im Bahnhof oder in der Stadt, ob im Industriegebiet oder auf dem Land – überall lassen sich mit kleinen Verbesserungen große Wirkungen erzielen. Auch für Fahrzeuge und ihre Schienenwege gibt es jede Menge Optimierungstipps. Und damit die Gummikonkurrenz überzeugend wirkt, sind auch Autos und Straßen berücksichtigt worden. Ein Ratgeber, mit dem Ihnen mindestens ein Jahr lang die Ideen für eine schönere Modellbahn nicht ausgehen!

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 280 Abbildungen | Best.-Nr. 15086001 | € 12,-



Erhältlich direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

VORSCHAU



VORBILD
Weinheim – Fürth
 Durchs Tal der Weschnitz
Revier-Dampf der 70er
 Feinkohle für Gustav Knepper
Zeitreise
 Singen 1964

MODELL
Dioramenkönig
 Mühlenromantik hinterm Gleis
Fahrzeugbau
 Alter Bierwagen aufgefrischt
Anlagengestaltung
 Eisenhandel mit Gleisanschluss

EJ 3 erscheint am 16. Februar 2016

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
 Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Chefredakteur

Gerhard Zimmermann

Redaktion

Dr. Christoph Kutter, Gideon Grimm, Andreas Ritz

Gestaltung

Gerhard Zimmermann, Dr. Christoph Kutter

Lektorat

Manfred Grauer

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Joachim Seyferth, Malte Werning, Konrad Koschinski,
 Johannes Glöckner, Christian Eilers, Mathis Vass,
 Werner Neubauer, Christian Gerecht, Martin Müller,
 Wolfgang Langmesser, Thomas Mauer



Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck
 Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung

Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigenleitung

Bettina Wilgermeier (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout

Evelyn Freimann (-152), Regina Doll

Vertriebsleitung

Elisabeth Menhofer (-101)

Vertrieb und Auftragsannahme

Ingrid Haider (-108), Angelika Höfer (-104), Birgit Pill (-107)

Marketing

Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)

Außendienst, Messen

Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Redaktionssekretariat

Petra Schwarzenborfer (-227, -202), Melanie Hilpert

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co. KG,

Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,

Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,

Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo - Service

FUNKE direkt GmbH & Co. KG,

Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,

Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

Erscheinungsweise und Bezug

Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80

Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)

Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit

gekündigt werden.

Bildbearbeitung

w&co MediaServices München GmbH & Co. KG,

Fritz-Schäffer-Straße 2, 81737 München;

Fabian Ziegler/VGB

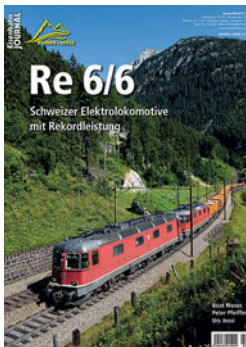
Druck

Westermann-Druck, Braunschweig

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unverlangt eingesendetes Text- und Bildmaterial kann nicht zurückgeschickt werden. Bei Einsendung von Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Thematische Anfragen können i. d. R. nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck als Leserbrief. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016. Gerichtsstand: Fürstfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

ISSN 0720-051X 42. Jahrgang

DIE AKTUELLEN EJ-SONDERHEFTE



NEU!

Ab 4. Februar am Kiosk!

NEU!

Ab 19. Februar am Kiosk!

Ihre kompetenten Begleiter durch ein faszinierendes Hobby



Realismus in Perfektion

30 Modellbau-Projekte von Jörg Chocholaty

Ob Modellbahnfahrzeuge oder Gebäudemodelle, ob Landschaftsgestaltung oder filigrane Details links und rechts der Strecke – die hyperrealistische Ausgestaltung der Dioramen und Modellbahnanlagen von Jörg Chocholaty versetzt den Betrachter ins Staunen. Dieser Sammelband zeigt die beeindruckenden Modellbau-Meisterwerke in fantastischen Bildern – und wirft einen Blick in das Atelier dieses Modellbau-Virtuosen.

192 Seiten, Großformat 24,0 x 29,0 cm,
Hardcover mit Schutzumschlag,
über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 581529

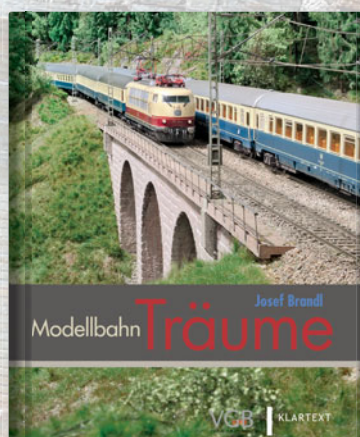
je Band
€ 39,95

Perfekt bis ins Detail

25 Modellbau-Juwelen von Emmanuel Nouaillier

Der Name Emmanuel Nouaillier steht seit einigen Jahren europaweit für Modellbau höchster Detaillierungsgüte. Der morbide Charme seiner Gebäude, die schon mal bessere Zeiten gesehen haben, ruft immer wieder die Frage „Modell oder Vorbild?“ hervor. Dieser großformatige Prachtband bietet eine Retrospektive von Emmanuel Nouailliers Arbeiten und zeigt in beeindruckenden Fotosequenzen, wie diese Modellbau-Meisterwerke entstehen.

160 Seiten, Format 24,0 x 29,0 cm, Hardcover
mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen.
Best.-Nr. 581408



Josef Brandls Modellbahn-Träume

18 Anlagenporträts mit Planzeichnungen

Wenn es um den Bau von naturalistischen Modellbahnanlagen geht, gilt Josef Brandl als Meister seiner Zunft. Er erschafft Miniaturwelten, die ihresgleichen suchen. Dieser großformatige Band gibt einen Gesamtüberblick über Josef Brandls Schaffen. Alle 18 Anlagen werden ausführlich in Bild, Wort und Planzeichnung vorgestellt, wobei der Schwerpunkt auf den jüngeren Werken liegt.

192 Seiten, Format 24,0 x 29,0 cm, Hardcover
mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 581306

FASZINATION MODELLBAHN

*Internationale Messe für
Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör*

4.-6. März 2016
MESSE SINSHEIM



Öffnungszeiten: Freitag – Sonntag: 9.00–17.00 Uhr

Neuheiten des Jahres, erstmals öffentlich präsentiert! • Internationaler Treffpunkt der Modellbahner
• Spezialisten vor Ort • Liebe zum Detail • Nostalgie und Moderne • Begeisterte Familien • Leuchtende
Kinderaugen • Extravagante Modellbahn-Anlagen • Alle Spuren • Alle Größen • **Herzlich Willkommen.**

www.faszination-modellbahn.com

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH • Neulandstraße 27 • D-74889 Sinsheim
T +49 (0)7261 689-0 • F +49 (0)7261 689-220 • modellbahn@messe-sinsheim.de • www.messe-sinsheim.de

MESSE SINSHEIM
IHR VERANSTALTUNGSPARTNER

